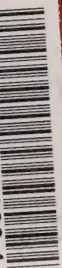



3 1761 11766386 4





Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117663864>

CA1
LP
- A56

Gouvernement
du Québec
125

1999 Annual Report



Administration de
pilottage des Laurentides
Canada

Laurentian
Pilotage Authority
Canada



Head Office: 715, Victoria Square
6th floor
Montréal, Quebec
H2Y 2H7
Telephone: (514) 283-6320
Telex: 055-60561
Telecopier: (514) 496-2409

Additional copies of this report
are available from the Laurentian
Pilotage Authority.
Numéro de catalogue: TL1-1999
ISBN 0-662-64861-7

TABLE OF CONTENTS

- 2. **Message from the President**
- 5. **Mission and Annual Review**
- 8. **Strategic Orientation**
- 10. **Economic Conditions**
- 12. **Outlook for 2000**
- 14. **Economic Retrospective**
- 16. **Comparison and Statistics**
- 17. **The Authority**
- 18. **The Board**
- 19. **Financial Section**



MESSAGE FROM THE PRESIDENT

The Honourable David M. Collette
P.C., M.P.
Minister of Transport
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

Honourable Minister,

In accordance with Section 150 of the Financial Administration Act, I am sending you the Laurentian Pilotage Authority Annual Report for the year ending December 31, 1999.

RESULTS

The Authority fulfilled its mission to provide a reliable and effective marine pilotage service. The number of assignments in 1999 reached 21 654; 99.9% of them occurred without incident compared to 22,018 in 1998, or a reduction of 1.7% (in the Laurentian Region). For the last five years, i.e. from 1995 to 1999, the average was 21,586.

In 1999, the Authority continued to keep its administrative and operating expenses as low as possible. The Authority's revenues totaled \$41,688,718, or an increase of \$377,974, realizing a net profit of \$475,732 for the second consecutive year. These positive results reflect once again the steadfast efforts and support of the people involved at all levels.

TARIFF

The Authority suggested publishing a two-year tariff, with an annual increase of 3 % in 2000 and 2001 respectively. Shipowners, however, objected to this format, and it was agreed to publish a single rate increase of 3% to take effect January 1, 2000.

Pursuant to a resolution of the board of directors, two of its members were mandated to review the regulations on pilotage charges. The Committee's work should end in the spring of 2000 and a new tariff appear that summer.

REGULATIONS

Pursuant to government marine transportation policy, and more specifically, to provisions in the Canada Marine Act, the Authority had to launch a review of its regulations. The regulations project was filed with the Canadian Transportation Agency at the time of the pilotage study. In response to the CTA's report and to the Minister's recommendations, it was agreed to review such provisions as the Board of Examiners for Pilotage Certificates. The project will be submitted to the board for approval, then published during the year.

The Authority will be supervised by Transport Canada to ensure compliance with the Corporate Plan and Regulations. The Authority must effectively manage the existing competency certification mandatory for pilots, and to develop a new certification process for the future.

NEGOTIATIONS

On May 25, 1999, the Authority signed a three-year collective agreement with the pilots of the Port of Montreal. The agreement provides for a salary increase of 3% for each year of the contract.

On September 7, 1999, the Authority signed a four-year service contract with the Pilotes du Bas-Saint-Laurent. The agreement provides for a fee increase of 3% for each year of the contract, starting January 1, 2000. For the first time in many years, service contracts were concluded without recourse to the system of arbitration, thereby producing better working relations between parties.

At the end of December 1999, the Authority signed a four-year service contract with the Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent. The agreement provides for a fee increase of 3% for each year of the contract, starting January 1, 2000. For the first time in many years, service contracts were concluded without recourse to the system of arbitration, thereby producing better working relations between parties.

CONTRACTS AND AGREEMENTS

At the beginning of the year the Authority signed a contract with APG Solutions and Technologies Inc. The contract provides for the Authority to make a computerized pilotage management services for a total of \$585,000, binding for the remainder of the contract. In addition, Beltron received a service contract for \$90,000 to make the pilotage system Y2K compliant.

The Laurentian Pilotage Authority and the Great Lakes Pilotage Authority signed an agreement to share the costs of working with the port authorities of the St. Lawrence River and the boarding facility. It was agreed that each Authority would pay 50% of the costs of any major repair.

ISO 9002 CERTIFICATION

The Laurentian Pilotage Authority, whose head office is in Montreal, received ISO 9002 certification for its quality system. The implementation of a quality system for pilot assignments and billing services attests to the Authority's steadfast efforts to promote consistent and efficient customer service.

CORPORATE REVIEW

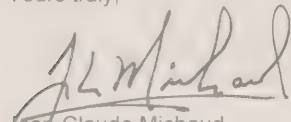
Pursuant to the mandate from the Ministry of Transport to the Canadian Transportation Agency for a ministerial review, the Authority participated actively in general and regional meetings by filing a regulatory review document and taking action on 100%. The Canadian Transportation Agency presented the results of the review to the Minister in a document entitled "Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues". Subsequently, the Minister made thirteen recommendations concerning the Authority directly.

PERFORMANCE

The specific measures we implemented to improve the quality of our service are producing results. All aspects of management and systems are improved by these measures. Our challenge will be to maintain our present level of excellence in the future.

It would like to thank all the employees for their dedication, the pilots for their professionalism, and the members of the board for their support. I would also like to extend special thanks to the members of the Board whose mandate ended during the year.

Yours truly,



Jean-Claude Michaud
President

Montreal, Quebec
February 11, 2000

MISSION AND ANNUAL REVIEW

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer in the interests of safety, and efficient pilotage service on the waters of the St. Lawrence between Les Escoumins and the north gate of the St. Lambert lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The mandate was enshrined in the 1972 Pilotage Act.

REGULATORY POWERS

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates establishment of mandatory pilotage districts, exemptions from mandatory pilotage, pilotage fees and classes of pilot certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will enable it to be financially self-sufficient. Tariff increases must be published and authorized.

DESCRIPTION OF ACTIVITIES

In order to fulfil its mandate, the Authority has established three mandatory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec city, and a third for the navigable waters between Quebec city and Les Escoumins, including the Saguenay. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal, and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also made regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-mandatory waters.

Pilotage services (movement of ships within harbour limits) in Montreal Harbour are provided by pilots who are employed by the Authority. Services for navigable waters between Montreal and Les Escoumins, including the Saguenay River, are provided by pilots contracted from two corporations with which the Authority has entered into an agreement.

Pilot boats transport pilots from shore to ship. The Authority owns and operates a pilot station in Les Escoumins, where pilot boats serve ships throughout the year. The Authority contracts out services in the following pilot stations to private companies: Quebec City, Trois Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal.

The pilot assignment system operates 24 hours a day, seven days a week. A dispatch centre in Quebec City is in charge of assigning pilots for the district between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. A centre in Montreal is in charge for the districts between Montreal and Quebec City. These centres are equipped with a computerized system that is being upgraded.

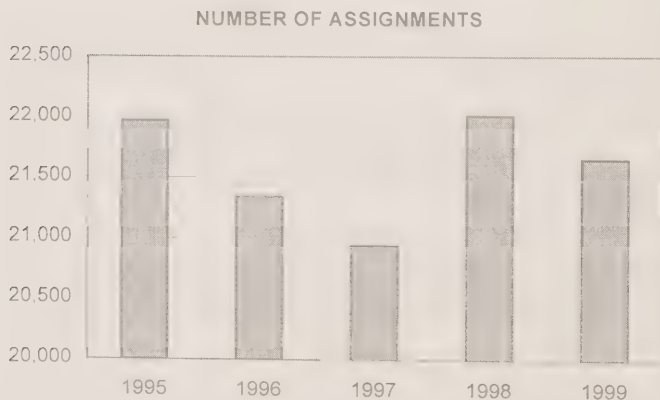
The Authority must co-ordinate its efforts, activities and management with a number of organizations, including the Atlantic Pilotage Authority, to manage services in non-compulsory waters; the St. Lawrence Authority, which operates the St. Lambert Lock; the Canadian Coast Guard, which manages marine activities; assists with navigation, dredging and icebreaking; the Marine Traffic Services Centre, the various harbours in the region, and the associations representing agents, owners and operators of Canadian and foreign ships.

The Authority has its head office in Montreal. The Board consists of seven members who are appointed by the Governor in Council. The Chairman of the Board is also the President/Director General of the Authority. The management and administrative staff, dispatchers, ships' crews, and Port of Montreal pilots are permanent employees of the Authority. They are 52 in number. There are approximately 189 contract pilots; their numbers vary, depending on the needs of marine traffic. Each year, the Authority receives between 30 and 50 applications for pilot positions. The Authority rates applicants according to experience and personal qualifications, then generates an annual recruiting list. All the candidates are graduates of the Institut maritime du Québec in Rimouski. The Authority may also recruit graduates from similar institutions such as the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

VOLUME OF ACTIVITY

Revenues from pilotage fees and the cost of pilotage services are directly related to the number of pilot assignments and pilotage hours, ship size and drafts.

NUMBER OF ASSIGNMENTS

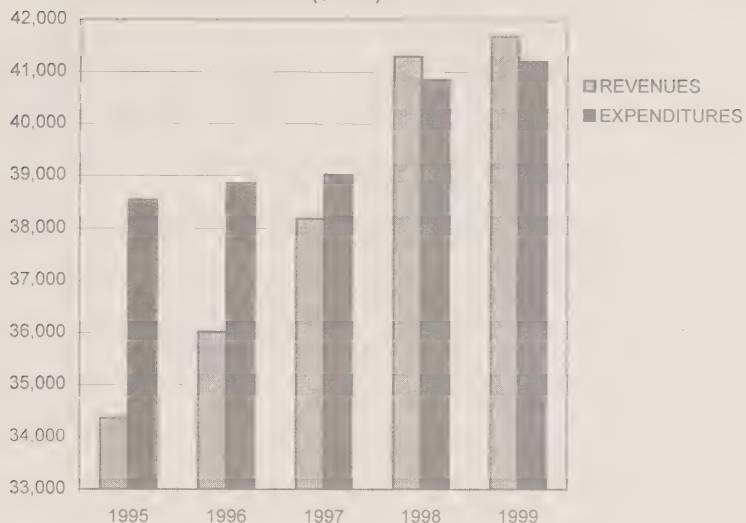


The number of ships navigating the St. Lawrence directly affects the number of pilot assignments. Ship size and drafts differ from year to year.

The revenues from and expenses of pilot boats operated by the Authority as well as those under contract are also related to the number of ships served. Administrative and assignment centre expenses are relatively fixed, and the volume of marine traffic has little impact on them.

FINANCING

REVENUES AND EXPENDITURES
(\$'000)



Over the years the Authority incurred losses and built up deficits. Our efforts to better manage revenues and expenses have proved productive, as we have made a profit since 1998.

Until 1995 the annual cash flow deficit was covered by parliamentary appropriations, but in 1996 Transport Canada put an end to this practice. Adopted in 1998 and amending the Pilotage Act, Bill C-9

prohibited the Authority from recourse to parliamentary appropriations. Consequently, in 1996 and 1997, the Authority covered cash flow deficits with bank loans to be repaid in the coming years from moneys generated by its operations.

CASH FLOW DEFICIT	
YEAR OF DEFICIT	LOANS IN DECEMBER 31, 1999
1996	\$1,380,065
1997	\$357,621
BALANCE	\$1,741,667

The profits earned in 1998 and 1999, combined with tight cash flow control, enabled the Authority to finance operations without borrowing money and to repay the bank loans.

The loan balance on December 31, 1999 will be repaid in instalments until 2002.

STRATEGIC ORIENTATION

GOALS	ACCOMPLISHMENTS
<i>Financial Self-Sufficiency</i>	
- increase in revenue	<ul style="list-style-type: none"> - the implementation and user acceptance of tariff regulations published in 1997 yielded a rate increase of 5% in 1998 and 3% in 1999; - the same regulations yielded an increase of 3% in 2000; - the working committee created to review tariffs with the view of simplifying and reflecting present pilotage operations makes its recommendations in early 2000; - Bill C-9 facilitates financial self-sufficiency as the new tariffs become effective 30 days after their publication date.
- effective cost-management	<ul style="list-style-type: none"> - debt service charges are minimal, a direct result of paying down loans; - with the adoption of Bill C-9, the negotiation of labour contracts with pilots is now subject to a dispute settlement mechanism; - negotiation of new labour contracts with pilotage groups in 1999.
- upgrading management, administrative and operating methods	<ul style="list-style-type: none"> - the steering committee in charge of renewing the computerized assignment and billing system implemented computer systems that are Y2K compliant; - implementing an administrative process required to maintain ISO 9002 Certification.
<i>Maximizing Efficiency of Pilotage System</i>	
- minimizing the number of incidents	<ul style="list-style-type: none"> - in 1999, 99.9% of the assignments were without incident versus 99.87% in 1998;

GOALS	ACCOMPLISHMENTS
<ul style="list-style-type: none"> - offering the best pilotage service and meeting users' needs - replacing fixed assets - ISO 9002 Certification 	<ul style="list-style-type: none"> - contractual acknowledgement of ongoing pilot training; - investigating incidents and submitting written reports to management. - upgrading and replacing assignment and billing computer systems; - conferring with users about the quality and efficiency of our services and information; - adding, removing and amending pilots' operating rules to improve service. - purchasing necessary computer hardware to install assignment and billing systems; - replacing a pilot boat after considering such factors as construction, purchase and leasing. - the Montreal region received certification in 1999.
<p><i>Revising the Present System for Issuing Pilotage Certificates</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - updating Authority regulations - evaluating standards for granting certificates - assessing the pilotage certificate program 	<ul style="list-style-type: none"> - the committee reviewing regulations—specifically sections 19 through 34 on pilotage licences and certificates—filed its proposed amendments; - continued work revising and updating the syllabus for the program of study; - actively serving on the committee revising the pilotage program, and implementing the recommendations in the study commissioned by Transport Canada and the Canadian Shipowners Association.

ECONOMIC CONDITIONS

The Authority provides services in a highly regulated monopolistic market. Because of the Pilotage Act, ships meeting certain specifications and navigating the St. Lawrence between Les Escoumins and St. Lambert must use the pilotage services of the Authority, the only organization authorized to provide services in this region. Many elements of the monopolistic market create operating and management methods that differ from what one would find in an economy of free competition.

TARIFF

To avoid abuses, legislators created procedures for establishing pilotage tariffs. When the Authority needs to change its tariff, it must publish them in the *Canada Gazette*. Users then have a period of time in which to challenge them. The Canadian Transportation Agency, an independent body, evaluates the user's petition, then decides what kind of investigation to conduct to resolve the dispute. The Authority is obligated, by law, to respect the decision rendered by the Canadian Transportation Agency.

In the event of an unfavourable decision by the Canadian Transportation Agency, the financial loss incurred by the adverse judgment would have a direct impact on the Authority's operations. The Authority would have to review its strategies and goals to maintain financial self-sufficiency.

PILOTS

Pilotage services are rendered by pilots belonging to pilot corporations with which the Authority negotiates contractual agreements. The Authority employs only Montreal Harbour pilots. Pilots working in a given district are, by law, either contract pilots or pilots employed by the Authority.

Since pilotage services for each district are provided by a single group, and since the law precludes competition, the Authority must negotiate with pilot corporations that are monopolies. Bill C-9, however, contains a provision for resolving differences arising during negotiations. Under this Bill, work stoppage of any kind is prohibited.

Costs related to pilotage contracts form approximately 80% of total costs. Consequently, contract negotiations have a direct impact on the Authority's financial management.

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct effect on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. Montreal is the terminus of navigation because the St. Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS, BY QUARTER			
		1999	%
1 st	quarter	3,979	18.4 %
2 nd	quarter	5,109	23.6 %
3 rd	quarter	5,839	27.0 %
4 th	quarter	6,727	31.0 %

Since certain charges are by nature fixed, the variation of traffic volume is an important factor in planning income flows to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including.

- Weather conditions

Favorable temperature changes and harsh winters affect costs and piloting activity.

- The value of the Canadian dollar

Exchange rate fluctuation affects import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates

These two economic factors have an impact on product prices and on international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition from other transport modes

Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.

- Competition from the United States

Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East-coast US ports compete fiercely with the St. Lawrence corridor.

OUTLOOK FOR 2000

The implementation of a new computer-based system, the implementation of ISO certification in Quebec City and Les Escoumins, and long-term debt repayment make the year 2000 a turning point for the Authority.

COMPUTER-BASED SYSTEM

Throughout 1999, the corporation, together with several experts, has developed a new computer-based system that will be operational at the beginning of the year 2000. The new system for pilotage mission assignments and billing should improve the efficiency and quality of the Authority's services.

ISO 9002 CERTIFICATION

In the year 2000, the Authority will focus on retaining the certification awarded to the Montreal Region and its office and will go through the necessary procedures to obtain ISO certification for the Quebec City and Les Escoumins regions.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 2000 with a slight deficit due to the latest negotiations with the pilots groups. We need to be alert since, because of debt servicing and capital outlays, the Authority will end the year 2000 with a cash shortage that must be covered by a bank loan.

A new pilotage fee schedule incorporating a 3.0% increase will take effect in February 2000. The Authority must make sure the revenues generated by the new fees will be sufficient to maintain financial equilibrium. Consequently, a new fee schedule, to take effect January 1, 2001, will be published in 2000.

ADMINISTRATION AND OPERATIONS

In recent years, the Authority has managed its resources efficiently while maintaining the quality of its services and a high level of client satisfaction. The corporation plans to continue in the same way in order to hold onto its present achievements and to do even better.

The International negotiated pilotage services contract renewal with the two pilots corporations in 1999

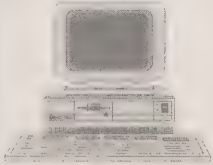
ACTIVITY REVIEW

The Authority, in partnership with the pilots and any interested parties, conduct a continuing review of all aspects of its activities. In future annual reports, it will include an account of all measures taken to increase efficiency and reduce costs.

In the year 2000, a review program will be developed in order to determine which activities are to be reviewed, who is to review them, and at what intervals.

In 1999, two measures have mainly contributed to improve the efficiency and security of the service. The methodology to establish the winter navigation period has been revised, and the passage of ships in the fall when activities on the seaway are coming to an end have been expedited.

INTERNET

INTERNET NETWORK	apl@apl.gc.ca
	<p>The Authority can be reached by Internet so as to provide its clients with the best service possible.</p> <p>One of our objectives is to develop a Web site that will provide information for marine operators and the general public.</p>

THE YEAR 2000

In preparing for the transition to the new millennium, the Authority set up a program in 1999 to update all its computerized and operational systems. Furthermore, it made sure that its suppliers, manufacturers, and associates had also taken the necessary steps to prepare themselves for the event. At the time this report was written we were able to confirm that the corporation had safely crossed the historical threshold of the millennium without major impact, financial or other.

ECONOMIC RETROSPECTIVE

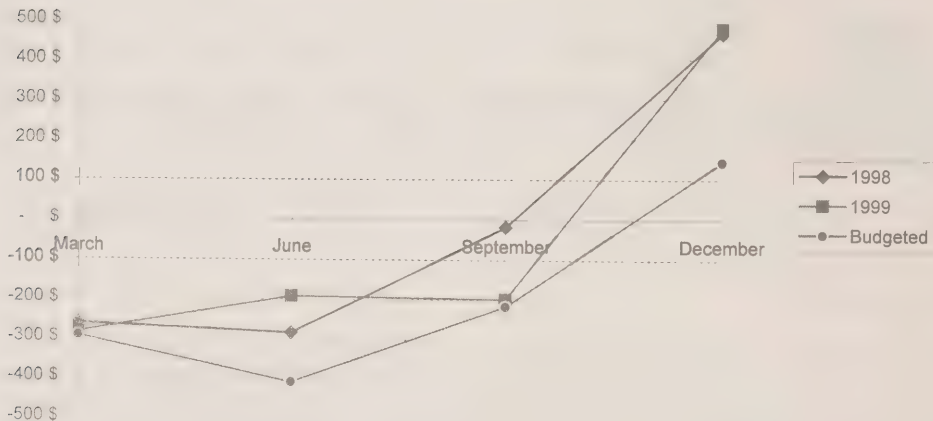
The purpose of this breakdown is to make the financial statements appearing on the following pages easier to understand, to explain year-to-year variations, and to relate figures to the budgets allocated for 1999.

FINANCIAL OVERVIEW

During fiscal 1999, the Authority posted a net profit of \$475,732, compared with a net profit of \$463,516 in 1998; this represents an improvement of \$12,216. The budget for 1999 forecast a net profit of \$144,000. Efforts were made to boost revenues and to reduce and/or cap expenditures. The 1999 results enabled the Authority to maintain financial self-sufficiency.

The balance of bank loans was reduced using the funds generated by the Corporation's operations

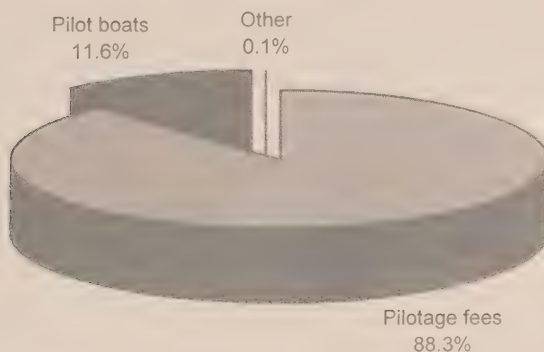
Comparative table of results as at December 31, 1999



REVENUES

Revenues come chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage fee schedule incorporating a 3.0% increase came into effect on January 1, 1999. Marine traffic decreased by 1.68% in 1999 from the previous year. Average ship dimensions and drafts were roughly the same as in 1998. These factors as a whole generated \$377.974 in additional income

1999 REVENUES



Revenues from pilot boats are likewise influenced by traffic volume and user fees. These revenues cover the cost of the services offered by the Authority, as well as what the Authority has to pay private companies for their services, plus the overhead

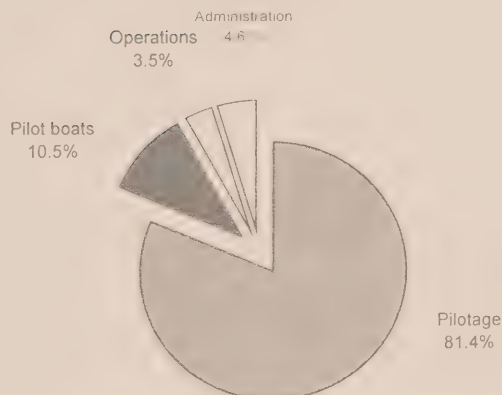
associated with these services.

EXPENDITURES

Most of the Authority's costs consist of fees, salaries and benefits to pilots. Like revenues, these costs are directly affected by marine traffic volume as well as by ship dimensions and drafts.

Overhead costs have increased, reflecting increases in the payroll and in the cost of renting the head office. In 1999, professional services costs remained high mainly for managing pilot contract application and renewal.

1999 EXPENDITURES



FINANCIAL AND STATISTICAL HIGHLIGHTS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER, 31 (in thousands of dollars)

	1999	1998	1997	1996	1995
Revenues					
Pilotage charges	36,814	36,298	33,654	31,586	30,397
Pilot boats	4,833	4,932	4,442	4,356	3,909
Others	42	81	89	77	61
TOTAL	\$ 41,689	\$ 41,311	\$ 38,185	\$ 36,019	\$ 34,367

Expenses					
Pilots' fees salaries and benefits	33,566	33,086	31,946	31,958	31,869
Operating costs of pilot boats	4,285	4,479	4,081	4,034	3,753
Operation and administration	3,362	3,282	2,992	2,855	2,922
TOTAL	\$ 41,213	\$ 40,847	\$ 39,019	\$ 38,847	\$ 38,544

Net income (loss)	\$ 476	\$ 464	\$ (834)	\$ (2,828)	\$ (4,177)
--------------------------	---------------	---------------	-----------------	-------------------	-------------------

Working Capital	\$ (1,212)	\$ (664)	\$ (918)	\$ (2,043)	\$ (296)
------------------------	-------------------	-----------------	-----------------	-------------------	-----------------

Number of Employees	**	**	**	**	
Officers	3	3	3	3	3
Administration	12	10	10	10	11
Dispatching	17	17	16	16	19
Boat crew	12	12	12	12	13
Employee pilots	8	8	8	8	9
Contract pilots	176	174	167	165	164
(active licences - person years)					

Statistics					
Number of assignments	21,654	22,018	20,941	21,342	21,973
Number of incidents*	22	29	26	23	31
% of incident free assignments	99.90%	99.87%	99.88%	99.89%	99.86%

*Compilation of all maritime incident reports with or without damage

**Regular employees

THE AUTHORITY

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to the St. Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To attain these objectives, regulations have been established by the Authority mainly with respect to

- 1) establishment of compulsory pilotage areas;
- 2) prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;
- 3) prescribing of classes of pilotage licences and certificates that may be issued;
- 4) prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all regulations that are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS OF THE CORPORATION

Board of Directors

Jean-Claude Michaud

*President
of the Corporation*

Anne Carrier

Architect

Clément Gaudreau*

Lieutenant Colonel (ret.)

Captain Rosaire Desgagnés

Groupe Desgagnés inc.

Michael Briggs Milner*

*Ex-Vice-President
Robert Reford Inc.*

Gilles Denis*, pilot

Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Jean Bouchard, pilot

*Corporation des pilotes du
Bas Saint-Laurent*

* Members of the Audit Committee

Officers

Jean-Claude Michaud

*President
of the Corporation*

Guy P. Major, LL.L.**

Secretary

Yvon Martel

Treasurer

Clément Deschênes

Director of Operations

**The duties of the Corporate Secretary are exercised by Legal Counsel who is not an employee of the Authority.

Special Advisor

Guy P. Major, LL.L.

Legal Counsel

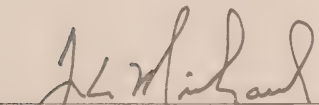
STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Authority is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's experience and judgement.

Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and its regulations as well as the *Pilotage Act* and regulations and by-laws of the Authority and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the Authority in accordance with generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee, composed of three directors who are not employees of the Authority. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.



Jean-Claude Michaud
Président

Yvon Martel
Trésorier

Montreal, Quebec
February 11, 2000



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of the Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 1999 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 1999 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Sheila Fraser, FCA
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 11, 2000

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet as at December 31, 1999

	1999	1998
Assets		
Current		
Cash	94,908	599,678
Accounts receivable	6,409,174	5,723,214
	<u>\$ 6,504,082</u>	<u>\$ 6,322,892</u>
Capital assets (Notes 4 and 5)	3,331,660	3,231,174
	<u>\$ 9,835,742</u>	<u>\$ 9,554,066</u>
Liabilities		
Current		
Current portion of bank loans (Note 5)	981,114	921,183
Accounts payable	6,725,292	6,065,949
	<u>\$ 7,706,406</u>	<u>\$ 6,987,132</u>
Long term		
Provision for employee termination benefits	822,924	755,140
Bank loans (Note 5)	2,824,601	3,805,715
	<u>3,647,525</u>	<u>4,560,855</u>
	<u>\$ 11,353,931</u>	<u>\$ 11,547,987</u>
Equity of Canada		
Contributed capital	2,479,154	2,479,154
Deficit	(3,997,343)	(4,473,075)
	<u>(1,518,189)</u>	<u>(1,993,921)</u>
	<u>\$ 9,835,742</u>	<u>\$ 9,554,066</u>

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:

Chairman
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Member
MICHAEL B. MILNER

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Deficit for the year ended December 31, 1999

	1999	1998
Revenues		
Pilotage charges	41,647,204	41,229,957
Interest and other revenues	41,514	80,787
	<u>\$ 41,688,718</u>	<u>\$ 41,310,744</u>
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	33,565,936	33,085,894
Operating costs of pilot boats (Note 5)	4,284,645	4,478,583
Staff salaries and benefits	1,947,760	1,815,619
Professional and special services	616,713	617,898
Rentals	204,532	172,825
Financing costs	155,347	212,886
Utilities, material and supplies	115,035	113,020
Communications	88,241	74,932
Transportation, travel and hospitality	70,986	89,270
Maintenance	35,861	56,611
Other	127,930	129,690
	<u>\$ 41,212,986</u>	<u>\$ 40,847,228</u>
Net income for the year	\$ 475,732	\$ 463,516
Deficit, beginning of the year	(4,473,075)	(4,936,591)
Deficit, end of the year	<u>\$ (3,997,343)</u>	<u>\$ (4,473,075)</u>

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows for the year ended December 31, 1999

	1999	1998
Operating activities		
Net income for the year	475,732	463,516
Non-cash items:		
Amortization	290,060	287,207
Increase in the provision for employee termination benefits	67,784	49,542
	<u>\$ 833,576</u>	<u>\$ 800,265</u>
Decrease (increase) in accounts receivable	(685,960)	1,686,798
Increase (decrease) in accounts payable	659,343	(1,142,070)
	<u>\$ 806,959</u>	<u>\$ 1,344,993</u>
Investing activities		
Additions to capital assets	<u>\$ (390,546)</u>	<u>\$ (336,881)</u>
Financing activities		
Bank loan	--	1,000,000
Repayment on bank loans	(921,183)	(837,045)
	<u>\$ (921,183)</u>	<u>\$ 162,955</u>
Cash		
Increase (decrease) for the year	(504,770)	1,171,067
Balance, beginning of the year	599,678	(571,389)
Balance, end of the year	<u>\$ 94,908</u>	<u>\$ 599,678</u>

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1999

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis. In accordance with the new Canada Marine Act assented to on June 11, 1998 (Bill C-9) that modified the Pilotage Act, the Authority no longer has access to Parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. The Authority is not an agent of Her Majesty and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	10 years
Computer equipment	5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements (continued) December 31, 1999

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The employees and the Authority contribute equally to the cost of the Plan. This contribution represents the total pension obligation of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement.

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Employee termination benefits

On termination of employment, employees are entitled to certain benefits provided for under their collective agreements and their conditions of employment. Generally, the benefits equal one week of salary for each year of employment. The cost of these benefits is expensed in the year in which they are earned.

Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 1999, the fair value of the bank loans is estimated at \$3,799,081 (\$4,829,042 on December 31, 1998) while the book value is \$3,805,715 (\$4,726,898 on December 31, 1998). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes of Financial Statements (continued) December 31, 1999

4. Capital assets

	1999			1998		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	9,300	--	9,300	9,300	--	9,300
Buildings	66,386	37,725	28,661	66,386	34,669	31,717
Pilot boats	3,758,313	1,998,007	1,760,306	3,758,313	1,836,432	1,921,881
Furniture and fixtures	151,397	119,519	31,878	150,462	112,541	37,921
Communications equipment	93,274	42,901	50,373	96,515	35,568	60,947
Computer equipment	866,284	137,615	728,669	480,504	106,657	373,847
Boarding facilities	303,344	228,868	74,476	303,344	220,580	82,764
Wharf improvements	1,090,318	442,321	647,997	1,090,318	377,521	712,797
	\$ 6,338,616	\$ 3,006,956	\$ 3,331,660	\$ 5,955,142	\$ 2,723,968	\$ 3,231,174

Amortization for the year is \$ 290,060 (\$ 287,207 in 1998).

5. Bank Loans

	1999	1998
Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2001 and bears interest at a rate of 7.23%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of 15 years, guaranteed by a first maritime mortgage on a pilot boat with a net book value of \$ 1,759,029.	2,064,028	2,173,524
Loan to finance the cash deficit of the year 1996 matures in 2002 and bears interest at a rate of 7.10%.	1,360,066	1,840,272
Loan to finance the cash deficit of the year 1997 matures in 2001 and bears interest at a rate of 5.9%.	381,621	713,102
	\$ 3,805,715	\$ 4,726,898
Less: current portion	981,114	921,183
	\$ 2,824,601	\$ 3,805,715
As at December 31, the capital repayments of these loans for the following years are as follows:		
1999	--	921,183
2000	981,114	981,114
2001	2,532,944	2,532,944
2002	291,657	291,657
	\$ 3,805,715	\$ 4,726,898

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements (continued) December 31, 1999

Interest expense in the amount of \$153,399 (\$160,702 in 1998) related to the bank loan to finance a pilot boat is recorded in the item " Operating costs of pilot boats ".

6. Contingencies

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

7. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

2000	185,251
2001	185,251
2002	185,251
2003	185,251
2004	30,875
	<u>\$771,879</u>

8. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

9. Uncertainty due to the Year 2000 Issue

The Year 2000 Issue arises because many computerized systems use two digits rather than four to identify a year. Date-sensitive systems may recognize the year 2000 as 1900 or some other date, resulting in errors when information using year 2000 dates is processed. In addition, similar problems may arise in some systems that use certain dates in 1999 to represent something other than a date. Although the change in date has occurred, it is not possible to conclude that all aspects of the Year 2000 Issue that may affect the Authority, including those related to customers, suppliers, or other third parties, have been fully resolved.



Transbordement de pilote à Les Escoumins
Pilot transfer at Les Escoumins



Navire naviguant sur le
 fleuve Saint-Laurent
*Ship sailing on the
 St-Laurence river*



Pilotage sur le Saint-Laurent on the St. Lawrence

Notre consigne : Sécurité et efficacité,
en étroite collaboration avec les armateurs

We do it safely, efficiently and
in partnership with industry.



Canada
Administration
de pilotage
des Laurentides
Laurentian
Pilotage
Authority
(514) 283-6320
H2V 2H7
6^e étage/6th floor
Montréal (Québec)
715-10000000000



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite) du 31 décembre 1999

Les frais d'intérêts de 153 399 \$ (160 702 \$ en 1998) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste « coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

6. Eventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

7. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

2000	185 251
2001	185 251
2002	185 251
2003	185 251
2004	30 875
	<u>771 879 \$</u>

8. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

9. Incertitude découlant du problème du passage à l'an 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Bien que le passage à l'an 2000 ait eu lieu, il n'est pas possible de conclure que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 susceptibles d'avoir une incidence sur l'entité, y compris ceux qui sont liés aux clients, aux fournisseurs ou à d'autres tiers, ont été entièrement résolus.

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent également le coût du régime. Cette contribution représente le total des obligations de l'Administration. Les contributions, pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Prestations de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des prestations de cessation d'emploi tel que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. De façon générale, les prestations équivalent à une semaine de salaire pour chaque année d'emploi. Le coût de ces prestations est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont acquises par les employés.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les éléments d'actif et de passif financiers ainsi que sur la présentation d'éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les transactions reliées aux débiteurs et aux créditeurs sont encourues dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapprochent de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 1999, la juste valeur des emprunts bancaires est estimée à 3 799 081 \$ (4 829 042 \$ au 31 décembre 1998), alors que la valeur aux livres est de 3 805 715 \$ (4 726 898 \$ au 31 décembre 1998). L'estime est basé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1999

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer. En vertu de la nouvelle Loi maritime du Canada sanctionnée le 11 juin 1998 (Loi C-9) et qui a pour effet de modifier la Loi sur le pilotage, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'Etat inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. L'Administration n'est pas un agent de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	10 ans
Matériel informatique	5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quel	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financées par crédits parlementaires sont comptabilisés à titre de capital d'apport.

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999

Activités d'exploitation	Profit net pour l'exercice	475 732	1999
	Éléments hors-caisse :		1998
	Amortissement	290 060	287 207
	Augmentation de la provision pour prestations de cessation d'emploi	67 784	49 542
		833 576 \$	800 265 \$
	Diminution (augmentation) des débiteurs	(685 960)	1 686 798
	Augmentation (diminution) des créditeurs	659 343	(1 142 070)
		806 959 \$	1 344 993 \$
Activités d'investissement	Acquisitions d'immobilisations	(390 546)\$	(336 881)\$
	Activités de financement		
	Emprunt bancaire	--	1 000 000
	Remboursement sur emprunts bancaires	(921 183)	(837 045)
		(921 183)\$	162 955 \$
Encaisse	Augmentation (diminution) de l'exercice	(504 770)	1 171 067
	Solde au début de l'exercice	599 678	(571 389)
Solde à la fin de l'exercice		94 908 \$	599 678 \$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Etat des résultats et du déficit pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999

	1999	1998
Revenus		
Droits de pilotage	41 647 204	41 229 957
Intérêts et autres revenus	41 514	80 787
	<u>41 688 718 \$</u>	<u>41 310 744 \$</u>
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	33 565 936	33 085 894
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 5)	4 284 645	4 478 583
Salaires et avantages du personnel	1 947 760	1 815 619
Services professionnels et spéciaux	616 713	617 898
Loyers	204 532	172 825
Frais financiers	155 347	212 886
Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements	115 035	113 020
Communications	88 241	74 932
Transports, déplacements et frais d'accueil	70 986	89 270
Entretien	35 861	56 611
Autres dépenses	127 930	129 690
	<u>41 212 986 \$</u>	<u>40 847 228 \$</u>
Profit net pour l'exercice	475 732 \$	463 516 \$
Déficit au début de l'exercice	(4 473 075)	(4 936 591)
Déficit à la fin de l'exercice	<u>(3 997 343)\$</u>	<u>(4 473 075)\$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan au 31 décembre 1999

Actif		1999	
À court terme			
Encaisse		94 908	
Débiteurs		6 409 174	
		<u>6 504 082 \$</u>	
		6 322 892 \$	
		<u>5 723 214</u>	
		<u>599 678</u>	
		<u>1998</u>	
		<u>6 322 892 \$</u>	
		<u>3 231 174</u>	
		<u>9 554 066 \$</u>	
		<u>3 331 660</u>	
		<u>9 835 742 \$</u>	
		<u>9 554 066 \$</u>	
Immobilisations (notes 4 et 5)			
Passif			
À court terme			
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins de un an (note 5)		981 114	
Créditeurs		6 725 292	
		<u>7 706 406 \$</u>	
À long terme			
Provision pour prestations de cessation d'emploi		822 924	
Emprunts bancaires (note 5)		2 824 601	
		<u>3 647 525</u>	
		<u>11 353 931 \$</u>	
Capital d'apport			
Déficit			
Avoir du Canada			
		2 479 154	
		<u>(3 997 343)</u>	
		<u>(1 518 189)</u>	
		<u>9 835 742 \$</u>	
		<u>2 479 154</u>	
		<u>(4 473 075)</u>	
		<u>(1 993 921)</u>	
		<u>9 554 066 \$</u>	

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par l'Administration :

Le président

JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre

MICHAEL B. MILNER

Ottawa, Canada
Le 11 février 2000

Shella Fraser, FCA
Sous-vérificatrice générale

Shella Fraser

Pour le vérificateur général du Canada,

De plus à mon avis les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

A mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'ineffectualités importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 1999 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Au ministre des Transports

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR GENERAL OF CANADA

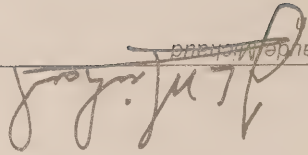


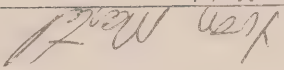
EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect, au niveau de ses opérations, de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de ses règlements, de la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et des règlements administratifs de l'Administration ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues, la vérification des états financiers de l'Administration. Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par l'Administration. Le comité de vérification s'acquitte des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.


Jean-Claude Michaud
Chairman


Yvon Martel
Treasurer

Montréal, Québec
Le 11 février 2000

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTION

Conseil d'administration

Jean-Claude Michaud

Président

de la société

Anne Carrier

Architecte

Clément Gaudreau*

Lieutenant Colonel (ret.)

Capitaine Rosaire Desgagnés

Groupe Desgagnés inc.

Michael Briggs Milner*

Ex-vice-président

Robert Reford inc. (ret.)

Gilles Denis*, pilote

Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Jean Bouchard, pilote

Corporation des pilotes du

Bas Saint-Laurent

* Membres du comité de vérification

DIRECTION

Jean-Claude Michaud

Président

de la société

Guy P. Major, LL.**

Secrétaire

Yvon Martel

Trésorier

Clément Deschênes

Directeur à l'exploitation

**La fonction de secrétaire est exercée par le conseiller juridique qui n'est pas à l'emploi de l'Administration.

Conseiller spécial

Guy P. Major, LL.L.

Conseiller juridique

L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1^{er} février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoires;

2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;

3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;

4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de son exploitation.

ÉTAT COMPARATIF ET STATISTIQUES
EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE
(en milliers de dollars)

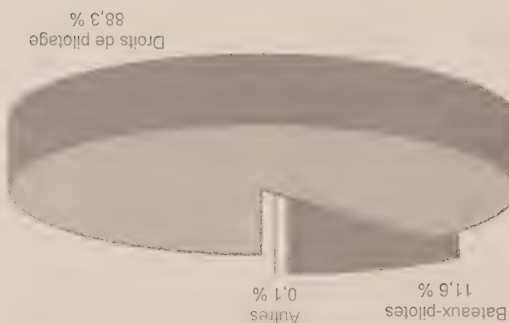
	1999	1998	1997	1996	1995
Revenus					
Droits de pilotage	36 814	36 298	33 654	31 586	30 397
Bateaux-pilotes	4 833	4 932	4 442	4 366	3 909
Autres	42	81	89	77	61
TOTAL	41 689 \$	41 311 \$	38 185 \$	36 019 \$	34 367 \$
Depenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	33 566	33 086	31 946	31 958	31 869
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	4 285	4 479	4 081	4 034	3 753
Opération et administration	3 362	3 282	2 992	2 855	2 922
TOTAL	41 213 \$	40 847 \$	39 019 \$	38 847 \$	38 544 \$
Profit (perte) net	476 \$	464 \$	(834) \$	(2 828) \$	(4 177) \$
Fonds de roulement	(1 212) \$	(664) \$	(918) \$	(2 043) \$	(296) \$
Nombre d'employés	**	**	**	**	
Direction	3	3	3	3	3
Administration	12	10	10	10	11
Affectations	17	17	16	16	19
Employés de navire	12	12	12	12	13
Pilotes employés	8	8	8	8	9
Pilotes entrepreneurs	176	174	167	165	164
(brevets actifs - années personnes)					
Statistiques					
Nombre d'affectations	21 654	22 018	20 941	21 342	21 973
Nombre d'incidents*	22	29	26	23	31
% d'affectations sans incident	99,90%	99,87%	99,88%	99,89%	99,86%

*Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages
**Employés permanents

REVENUS

Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de droits de pilotage, prévoyant une augmentation de 3,0 %, est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1999. Le trafic maritime a diminué de 1,68 % en 1999 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 1998. Tous ces facteurs combinés ont eu pour effet d'apporter des revenus additionnels de l'ordre de 377 974 \$.

REVENUS 1999



Les revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes sont également influencés par le trafic ainsi que par les augmentations des montants facturés aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service rendu par l'Administration ainsi que le coût des services contractés auprès des entreprises privées.

plus les frais d'administration relatifs à ces services

DÉPENSES

La majorité des dépenses de l'Administration se composent des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le trafic maritime, la dimension des navires et leur tirant d'eau.

Les dépenses administratives ont enregistré une augmentation reflétant l'augmentation de la masse salariale et du coût du loyer du siège social. En 1999, le coût des services professionnels est demeuré élevé principalement afin de pouvoir gérer l'application et le renouvellement des contrats de pilotes

DÉPENSES 1999



RÉTROSPECTIVE ÉCONOMIQUE

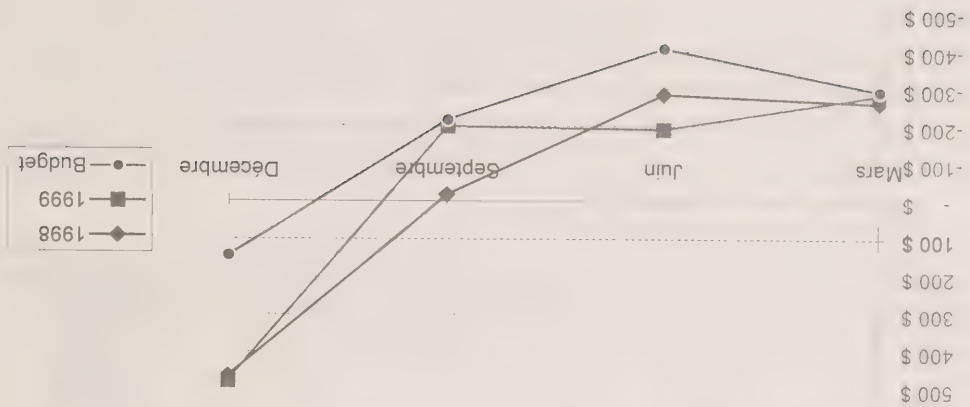
Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 1999.

SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 1999, l'Administration a enregistré un profit net de 475 732 \$, comparativement à un profit net de 463 516 \$ pour 1998, soit une variation de 12 216 \$. Quant au budget de 1999, il prévoyait un profit net de 144 000 \$. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 1999 ont permis à l'Administration de maintenir l'autonomie financière.

Le solde des emprunts bancaires a été réduit car les remboursements se sont effectués à même les fonds générés par l'exploitation de la société.

État comparatif des résultats au 31 décembre 1999




EXAMEN DES ACTIVITÉS

L'Administration continue en partenariat avec les pilotes et les parties intéressées l'examen permanent de tous les aspects de ses activités et rendra compte dans les prochains rapports annuels des mesures qui auront été prises afin d'accroître l'efficacité et réaliser des réductions de coûts.

Au cours de l'année 2000, un programme d'examen sera élaboré afin d'établir les activités à être examinées, par qui elles seront examinées et à quelle fréquence.

En 1999, deux mesures ont principalement contribué à améliorer l'efficacité et la sécurité du service. En premier lieu, la méthode afin d'établir la période de navigation d'hiver a été révisée. Deuxièmement, le service de pilotage a été effectué de façon à permettre plus rapidement la sortie des navires de la voie maritime à la fin de la période de navigation.

INTERNET

<p>Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut être rejointe par le réseau Internet.</p> <p>Le développement d'un site WEB fait partie des objectifs et sera une source d'information pour l'utilisateur et le public en général.</p>	
<p>apl@apl.gc.ca</p>	<p>RÉSEAU INTERNET</p>

L'AN 2000

En préparation du passage au nouveau millénaire, la société a en 1999 mis en place un programme de mise à jour de tous ses systèmes informatiques et opérationnels. De plus, elle s'est assurée que ses fournisseurs, fabricants et collaborateurs avaient pris les mesures nécessaires pour faire face à cet événement. En date de ce rapport, nous pouvons affirmer que la société a bien passé le changement historique du millénaire et qu'elle n'a subi aucun impact majeur financier ou autre à cet égard.

PERSPECTIVES 2000

Il est prévu une année charnière pour l'Administration par l'implantation de son nouveau système informatique par l'implantation à Québec et aux Escoumins de la certification ISO, et par le remboursement important de la dette à long terme.

SYSTÈME INFORMATIQUE

Le 1^{er} janvier 1999, la société de concert avec des experts a développé un nouveau système informatique lequel sera opérationnel au début de l'an 2000. Ce nouveau système pour les Escoumins des missions de pilotage et de facturation des services devrait améliorer l'efficacité et la qualité des services rendus par l'Administration.

CERTIFICATION ISO 9002

En 2000, l'Administration se concentrera sur le maintien de la certification obtenue pour la région de Québec et mettra de l'avant les processus pour obtenir la certification ISO pour les régions de Québec et les Escoumins.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer 2000 avec un léger déficit, résultat des dernières négociations avec le groupe de pilotes. Il faudra demeurer vigilant, car en tenant compte des remboursements de la dette, l'Administration devra terminer l'année 2000 avec un déficit du fond de trésorerie qui sera financé par emprunt bancaire.

L'Administration prévoit terminer 2000 avec un léger déficit, résultat des dernières négociations avec le groupe de pilotes. Il faudra demeurer vigilant, car en tenant compte des remboursements de la dette, l'Administration devra terminer l'année 2000 avec un déficit du fond de trésorerie qui sera financé par emprunt bancaire.

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des dernières années, l'Administration a géré ses ressources efficacement tout en maintenant la qualité des services et un haut niveau de satisfaction de sa clientèle. Le plan stratégique prévoit poursuivre dans la même direction afin de conserver les acquis et atteindre de plus hauts sommets.

L'Administration a négocié avec les deux corporations de pilotes en 1999 le renouvellement des contrats pour les services de pilotage.

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
1999			
%			
1 ^{er} trimestre	3 979	18,4 %	
2 ^e trimestre	5 109	23,6 %	
3 ^e trimestre	5 839	27,0 %	
4 ^e trimestre	6 127	31,0 %	

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques
- Les variations de température plus clémentes et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.
- La valeur du dollar canadien
- La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.
- L'inflation et le taux d'intérêt
- Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.
- La concurrence des autres modes de transport
- Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.
- La concurrence des Etats-Unis

Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des Etats-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires sujets à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escuminis et Saint-Lambert doivent utiliser les services de pilotage de l'Administration qui est le seul organisme autorisé à rendre ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les méthodes d'exploitation et de gestion diffèrent de ce que l'on retrouve dans un milieu de libre concurrence.

LES TARIFS

Afin d'éviter les abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit changer ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont un laps de temps pour contester. L'Office canadien des transports, un organisme indépendant évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre lors d'une contestation. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision rendue par l'Office canadien des transports.

Dans l'éventualité d'une décision de l'Office national des transports non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact direct sur les résultats d'exploitation. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés afin de tenir compte d'une telle décision serait alors nécessaire au maintien de l'autosuffisance financière.

LES PILOTES

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations de pilotes et avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Selon la loi, les pilotes oeuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne déterminant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la Loi C-9 prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourrait survenir au cours du processus de négociation. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la gestion financière de l'Administration.

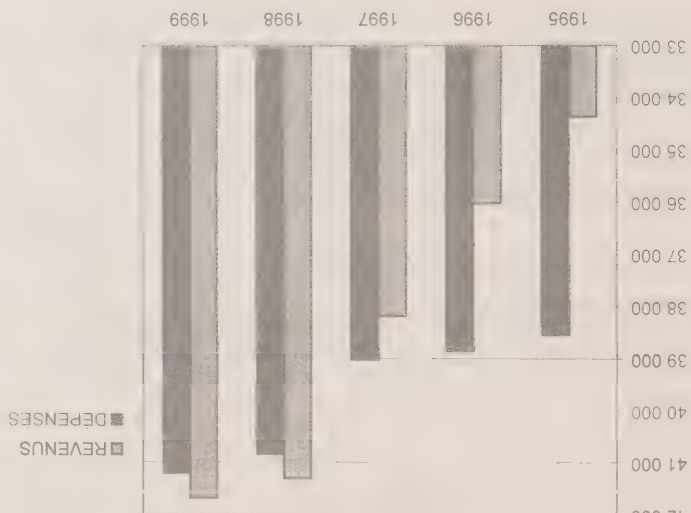
OBJETIFS	RÉALISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> - offrir le meilleur service de pilotage et répondre aux besoins des utilisateurs - renouveler les immobilisations - certification ISO 9002 <p>Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise à jour des règlements de l'Administration - évaluer les normes de délivrance des certificats - étudier le processus d'obtention de certificat de pilotage 	<ul style="list-style-type: none"> - reconnaissance dans les contrats de la formation continue des pilotes; - enquête sur les incidents et rapports préparés et soumis à la direction. - révision et renouvellement des systèmes informatiques d'affectation et de facturation; - consultations et nombreux échanges avec les utilisateurs sur la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise; - ajout, retrait et modification de certaines règles de travail des pilotes permettant d'améliorer le service. - achat de matériel informatique nécessaire à l'implantation des systèmes d'affectation et de facturation; - le remplacement d'un des bateaux-pilotes étant nécessaire, différentes options telles que la construction, l'achat, la location ont été analysées. - certification obtenue pour la région Montréal en 1999. <p>Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - travaux du comité de révision des règlements et dépôt des modifications; plus spécifiquement les articles 19 à 34 inclusivement, ces articles étant reliés aux brevets et certificats de pilotage; - continuation de la refonte et mise à jour du syllabus du programme d'étude; - participation active à un comité de travail sur la modernisation de la délivrance des certificats de pilotage et pour mettre en occurrence les recommandations de l'étude commandée par Transports Canada et l'Association des armateurs canadiens.

ORIENTATION STRATÉGIQUE

REALISATIONS	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> - l'application du règlement tarifaire publié en 1997 et accepté par les usagers a permis d'augmenter les charges tarifaires de 5,0 % au cours de l'année 1998 et de 3,0 % pour l'année 1999; - ce même règlement prévoit une augmentation de 3,0 % pour l'année 2000; - le comité de travail formé pour réviser le tarif afin de le simplifier et de faire refléter l'état actuel des opérations de pilotage déposera ses recommandations au début de l'année 2000; - la Loi C-9 facilite le maintien de l'autosuffisance financière puisque les nouveaux tarifs sont effectifs 30 jours après leur date de publication. - les coûts du service de la dette sont moindres, conséquence directe de la réduction des emprunts; - avec l'adoption de la Loi C-9, les négociations des contrats de travail avec les pilotes sont maintenant régies par un mécanisme de résolution des différends; - négociation de nouveaux contrats de travail avec certains groupes de pilotes en 1999. 	<ul style="list-style-type: none"> - augmentation des revenus Autosuffisance financière
<ul style="list-style-type: none"> - le comité de travail formé pour gérer le renouvellement du système informatique d'affectation et de facturation a mis en œuvre le processus pour l'implantation de nouveaux systèmes informatiques compatibles à l'an 2000; - mise en place des processus administratifs nécessaires au maintien de la certification ISO 9002. 	<ul style="list-style-type: none"> - mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation Maximiser l'efficacité du système de pilotage - minimiser le taux d'incidents
<ul style="list-style-type: none"> - en 1999, les affectations sans incident ont représenté 99,90 % versus 99,87 % pour 1998; 	

FINANCEMENT

REVENUS ET DÉPENSES
(000) \$



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Ces efforts ont porté fruit et les résultats depuis l'année 1998 ont généré des profits.

Le déficit annuel de trésorerie jusqu'en 1995 a été comblé par des crédits parlementaires. À compter de 1996, Transports Canada a mis fin à cette pratique. La Loi C-9 adoptée en 1998, modifiant la Loi sur le pilotage, ne permet plus à l'Administration d'avoir recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, les déficits de trésorerie des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires remboursables au cours des années à venir par l'Administration à même les fonds générés de son exploitation.

DEFICIT DE TRÉSORERIE FINANÇE	
ANNÉE DU DÉFICIT	EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 1998
1996	1 200 000 \$
1997	301 621 \$
SOLDE	1 701 621 \$

Les profits réalisés en 1998 et 1999, combinés à une gestion très stricte de la trésorerie, ont eu pour effet de permettre le financement des opérations sans emprunt additionnel en plus de rembourser les emprunts bancaires.

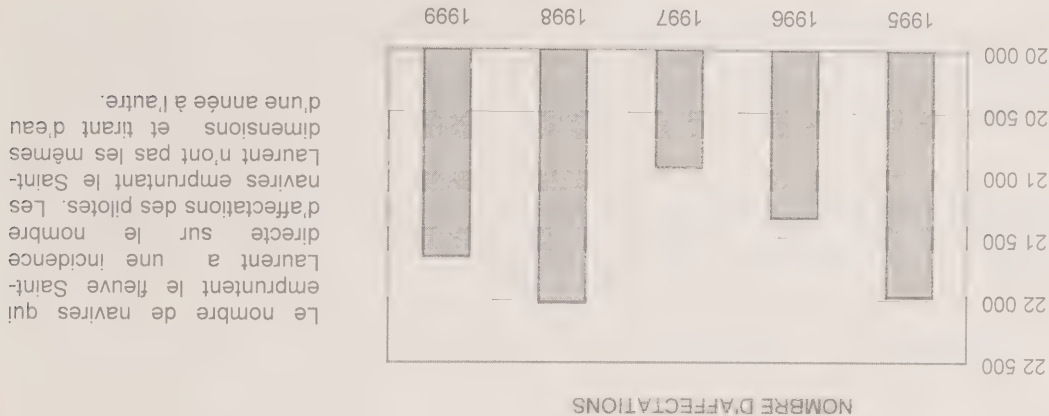
Le solde des emprunts au 31 décembre 1999 sera remboursé par versements jusqu'en 2002.

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes dont l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la gestion des services dans les eaux non obligatoires. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écluse de Saint-Lambert la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le gouverneur en conseil. Le président du conseil est également le président-directeur général de l'Administration. Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes de la circonscription du port de Montréal sont des employés permanents de l'Administration et sont au nombre de 52. Les pilotes à contrat sont environ 189 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime. L'Administration reçoit annuellement entre 30 et 50 candidats qui soumettent leurs candidatures pour occuper les fonctions de pilotes. À cet égard, l'Administration accepte les candidatures des candidats et, par un système basé sur l'expérience et les qualifications personnelles, établit une liste annuelle pour le recrutement. Les applicants sont tous des candidats ayant complété leur formation à l'Institut maritime de Rimouski. De plus, l'Administration peut recourir à d'autres finissants de centre de formation équivalent tel que l'Institut de formation de la Garde côtière de Sydney, Nouvelle-Écosse.

VOLUME D'ACTIVITÉS

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires.



Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes exploités par l'Administration ainsi que ceux à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

MISSION ET REVUE DE L'ANNÉE

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et autorisées.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région. Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés de l'Administration qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont rendus par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à longueur d'année. Quant aux autres stations de transbordement c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour et sept jours par semaine. Un centre d'affectation, situé à Québec, est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre situé à Montréal est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Ces centres sont dotés d'un système informatisé qui est en voie de renouvellement.

document intitulé « Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens ». Par la suite, le ministre a formulé treize recommandations touchant directement l'Administration.

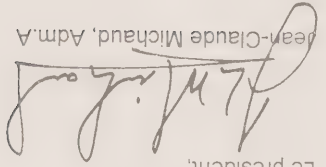
RENDEMENT

L'effet des mesures concrètes que nous avons mises en place afin d'améliorer notre service de qualité se fait sentir. Ces mesures affectent tous les aspects de la gestion ainsi que des systèmes. Notre défi est de maintenir, pour l'avenir, ce créneau d'excellence que nous avons atteint.

Je remercie tous les employés de leur dévouement, les pilotes de leur professionnalisme et les membres du conseil d'administration pour leur appui. Des remerciements particuliers s'adressent aux membres du conseil dont le mandat s'est terminé durant l'année.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le président,



Jean-Claude Michaud, Adm.A

Montréal (Québec)
Le 11 février 2000

dispositions concernant, entre autres, le jury d'examen pour les certificats de pilotage. Le projet sera remis au conseil pour approbation et, par la suite, publié au cours de l'année.

L'Administration a été consultée par Transports Canada au sujet d'une refonte complète du Règlement général sur le pilotage. L'Administration a suggéré des dispositions précises quant à la désignation des certificats de compétence requis pour devenir pilote et au sujet des dispositions concernant les enquêtes lors des suspensions ou annulations de brevets et des certificats de pilotage.

NÉGOCIATIONS

Le 25 mai 1999, l'Administration signalait une convention collective avec les pilotes du port de Montréal. Il s'agit d'une convention de trois ans avec une augmentation salariale de 3 % pour chacune des années de l'entente.

Le 7 septembre 1999, l'Administration signalait un contrat de services avec la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central inc. Il s'agit d'un contrat d'une durée de quatre ans avec une augmentation de 3 % pour chacune des années. Un point important du contrat de services consiste à la mise en place d'un comité pour l'amélioration du service dans le but d'accélérer la circulation des navires lors de la fin des activités de la voie maritime à l'automne et de l'efficacité accrue lors de la période d'hiver.

L'Administration a conclu avec la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, à la fin de décembre 1999, une entente donnant lieu à un contrat de services d'une période de quatre ans avec augmentations des honoraires de 3 % pour chacune des années contractuelles à compter du 1^{er} janvier 2000. Pour la première fois depuis des années, les contrats de services ont été conclus sans avoir recours au système de sélection de l'offre finale, produisant ainsi un meilleur climat de travail dans les relations entre les parties.

CONTRATS ET ENGAGEMENTS

Au début de l'année, l'Administration signalait un contrat avec APG Solutions et Technologies inc., modifiant le contrat de service de 1997, en rapport avec la préparation de la mise en service du système de gestion informatisée du pilotage dont le prix total du projet fut établi à 585 000 \$, ce montant étant ferme pour la durée du contrat. De plus, la firme Beltron s'est vue attribuer un contrat de services visant à assurer la conversion à l'an 2000 de l'application du système intégré du pilotage pour la somme de 90 000 \$.

Un protocole d'entente a été signé entre l'Administration de pilotage des Laurentides et celle des Grands Lacs relativement au partage du coût afférent à la salle d'attente à l'écluse de Saint-Lambert et le transbordement des pilotes. Il fut convenu que chacune des administrations paie 50 % des coûts

CERTIFICATION ISO 9002

L'Administration de pilotage des Laurentides, siège social de Montréal, a obtenu la certification ISO 9002. L'Administration a obtenu la certification ISO 9002, ce qui signifie que l'efficacité du service auprès de sa clientèle, autant la constance que l'efficacité du service auprès de sa clientèle.

EXAMEN MINISTÉRIEL

En raison du mandat confié par le ministère des Transports auprès de l'Office des transports du Québec et de son rôle régulateur, l'OTC a présenté ses recommandations au ministre dans un

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'Honorable David M. Collette
C.P. Député
Ministre des Transports
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets, conformément à l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1999.

RÉSULTAT

L'Administration s'est acquittée totalement de sa mission qui consiste à offrir un service de pilotage maritime sûr et efficace. Le nombre d'affectations pour l'année 1999 a atteint 21 654 dont 99,9 % se sont déroulées sans incident comparativement à 22 018 pour l'année 1998, soit une diminution de 1,7 %, dans la région des Laurentides. La moyenne des affectations pour les cinq dernières années, soit de 1995 à 1999, a été de 21 586.

En 1999, l'Administration a continué à maintenir, au plus bas niveau possible, ses dépenses administratives et d'exploitation. Les revenus de l'Administration ont été de 41 688 718 \$, soit une augmentation de 377 974 \$, dégageant ainsi pour une deuxième année consécutive, un profit net de 476 132 \$. Ces résultats positifs ont encore une fois sollicité la participation de tous les intervenants du milieu et sont le fruit d'efforts constants et soutenus depuis les dernières années à tous les niveaux.

TARIFICATION

L'Administration a proposé de publier un tarif en deux tranches avec des augmentations de 3 % respectivement pour les années 2000 et 2001. Toutefois, les groupes d'armateurs se sont objectés à un tarif en deux tranches et il fut convenu de publier une seule augmentation tarifaire de 3 % pour prendre effet le 1^{er} janvier 2000.

Comme suite à une résolution du conseil d'administration, il fut convenu de donner mandat à deux de ses membres pour effectuer la révision du règlement tarifaire des droits de pilotage. Le travail du Comité devrait se terminer au printemps 2000 et le nouveau tarif publié à l'été.

RÈGLEMENTATION

Comme suite à la politique gouvernementale en matière de transport maritime, et plus particulièrement en ce qui concerne les dispositions de la Loi maritime du Canada, l'Administration a du s'engager dans l'étude et la révision de sa réglementation. Le projet de règlement a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada lors de l'étude des questions de pilotage. En réponse au rapport de l'OTC et aux recommandations du ministre, il a été convenu de réviser certaines

TABLE DES MATIÈRES

2.	Message du président
5.	Mission et revue de l'année
8.	Orientations stratégiques
10.	Environnement économique
12.	Perspective 2000
14.	Rétrospective économique
16.	État comparatif et statistiques
17.	L'Administration
18.	Conseil d'administration et direction
19.	Section financière

Siège social: 715, Square Victoria
6^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7
Téléphone: (514) 283-6320
Télécopieur: (514) 496-2409
Tél.: 055-60561

Des exemplaires de ce rapport peuvent
être obtenus de l'Administration
de pilotage des Laurentides
Numéro de catalogue: TL1-1999
ISBN 0-662-64861-7





Administration de
pilote des Laurentides
Canada

Laurentian
Pilotage Authority
Canada



Rapport annuel 1999



Laurentian Pilotage Authority

CA1
LP
-A56



Canada

Cover photo:

Reproduction of a photograph taken in 1999 illustrating the boarding of a pilot on board a ship up bound on the St. Lawrence River close to the pilot station located at Les Escoumins, Quebec.

Head Office :
715, Victoria Square
6th Floor
Montréal, Quebec
H2Y 2H7

Telephone:	(514) 283-6320
Telecopier:	(514) 496-2409
Electronic mail:	apl@apl.gc.ca

Catalogue number:	TL1-2000
ISBN 0-662-65540-0	

The present publication is printed in Canada on recycled paper.

TABLE OF CONTENTS

- 2. **Message from the Chairman**
- 4. **Mission and Annual Review**
- 7. **Strategic Orientation**
- 10. **Economic Conditions**
- 12. **Outlook for 2001**
- 14. **Economic Retrospective**
- 16. **Comparison and Statistics**
- 17. **Marine Occurrence Statistics**
- 18. **The Authority**
- 19. **Directors and Officers**
- 20. **Financial Section**



MESSAGE FROM THE CHAIRMAN

The Honourable David M. Collenette
P.C., M.P.
Minister of Transport
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

Dear Minister:

In accordance with Section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to present the Laurentian Pilotage Authority's Annual Report for the year ending December 31, 2000.

RESULTS: The number of assignments in 2000 totalled 20,713, as compared to 21,654 in 1999, a decrease of 4.3% in the Laurentian Region. The average number of assignments over the last five years, i.e., from 1996 through 2000, was 21,334.

The Authority continued to keep its administrative and operating expenses as low as possible in 2000. The Authority's revenues totalled \$41,347,037, a decrease of \$341,631, resulting in a net loss of \$359,778, as compared to a net profit of \$475,732 in 1999, a year-to-year difference of \$845,510. The difference between the two years is largely attributable to an increase in fees, salaries and benefits paid to the pilot groups, an increase that was not fully offset by a higher tariff rate.

TARIFFS: After conducting the first tariff review since 1985, the Authority published on September 16, 2000 in the Canada Gazette, Part I, a complete revision of its tariffs, which included a 4.2% increase in 2001 and a 4.1% increase in 2002. Despite the urgent need to have the tariff adopted, an order-in-council could not be obtained within the timeframe prescribed by law as a result of the elections. Further to the publication of the revised tariffs, four parties filed objections to the requested increases, but without contesting the tariff reform. Moreover, five parties filed calls for participation. The Canadian Transportation Agency hearings were held in early January 2001.

REGULATIONS: Further to the departmental report which incorporated the recommendations of the Canadian Transportation Agency on outstanding pilotage issues, the changes to the Laurentian Pilotage Authority's regulations, which were prepared by a Board committee and adopted by the Board of Directors in March 2, 2000, were sent to Ottawa for publication in the Canada Gazette, Part I. Despite the repeated efforts of the Authority, the proposal has not yet been published in the Gazette.

Y2K TRANSITION: The Authority closely monitored computer systems and software to ensure that there were no major problems affecting service quality. The transition went smoothly, and there were no resulting delays.

IMPLEMENTATION OF A NEW COMPUTER SYSTEM: Every possible effort was made to ensure that the transition to our new computer system would cause minimal delays and costs. The system was delivered late and we experienced problems in using it, which made it difficult for us to maintain the levels of quality and efficiency to which our clients were accustomed.

Although the data produced were of good quality, it was difficult to corroborate them and thus ensure their reliability. We had to adapt our work methods in order to overcome the shortcomings of the new system.

CONTRACTS

The Charievoix pilot boat was placed in dry dock in 2000 for its four-year hull inspection at a cost of \$150,993, pursuant to a contract signed with *Industries Dodan* in the city of Quebec on June 22.

On October 6, the Board of Directors authorized a temporary charter-party contract with *Marine Océan inc.* to lease a new spare pilot boat at Les Escoumins, commencing in spring 2001. The shipyard is building the boat at a cost of \$2,550,000. The contract included an initial period ending on June 1, 2001, when government authorizations would allow the Agency to exercise various options, such as capital lease, purchase, etc. The option was based on the depreciation cost of the boat over 14 years. The contract was, however, cancelled on December 13 because Scotiabank became the owner of the boat, and an identical charter-party contract was signed with Scotiabank. For the purposes of determining the total cost of the lease, the depreciation cost used was \$2,550,000, which covers the cost of building the boat and the unpaid term, as well as the other expenses incurred by the bank.

DISCIPLINARY MEASURE: A District 1 pilot who had received a number of prior reprimands and suspensions as a result of his behaviour and negligence in carrying out his work, had his license suspended for six months and two weeks. He will be required to present a medical certificate certifying that he is fit to resume his duties as pilot before returning to work.

THANKS: I would like to thank all employees for their hard work in adapting to our new computer system, the pilots for their professionalism, the government and private agencies who continue to support us in fulfilling our mission and the Board of Directors for their support and hard work on the Board committees.

Yours sincerely,



Jean-Claude Michaud, Cert. Admin.
Chairman

Montreal, Quebec
February 16, 2001

MISSION AND ANNUAL REVIEW

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer in the interests of safety, an efficient pilotage service on the waters of the St. Lawrence River between Les Escoumins and the north gate of the St. Lambert Lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The Authority's mandate was set out in the 1972 Pilotage Act.

REGULATORY POWERS

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates establishment of mandatory pilotage districts, exemptions from mandatory pilotage, pilotage fees and classes of pilot licences and certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will enable it to be financially self-sufficient. Tariff increases must be published and authorized.

DESCRIPTION OF ACTIVITIES

In order to fulfil its mandate, the Authority has established three mandatory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec City, and a third for the navigable waters between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also adopted regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-compulsory waters.

Pilotage services within the limits of the Port of Montreal are provided by pilots who are employed by the Authority. Services for navigable waters between Montreal and Les Escoumins, including the Saguenay River, are provided by pilots contracted from two corporations with which the Authority has entered into agreements.

Pilot boats transport pilots from shore to ship. The Authority owns and operates a pilot station in Les Escoumins, as well as pilot boats capable of serving ships throughout the year. The Authority contracts out services at the following pilot stations to private companies: Quebec City, Trois Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal.

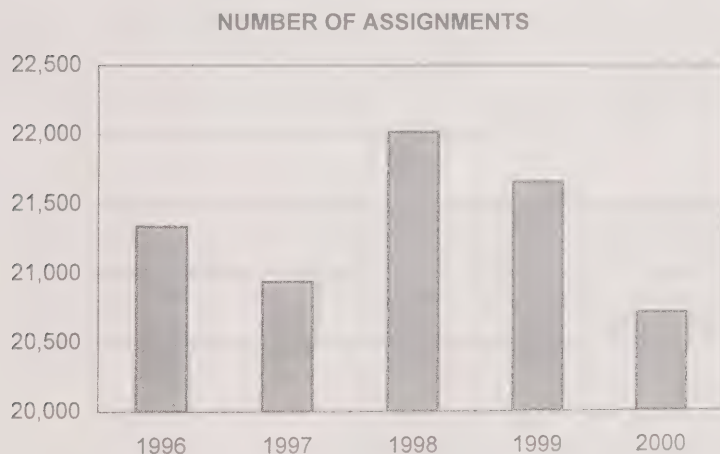
The pilot assignment system operates 24 hours a day, seven days a week. A dispatching centre in Quebec City is in charge of assigning pilots for the district between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. A centre in Montreal is in charge of the districts between Montreal and Quebec City. These centres are equipped with a computerized system.

The Authority must co-ordinate its efforts, activities and management with a number of organizations, including the Atlantic Pilotage Authority, to manage services in non-compulsory waters; the St. Lawrence Seaway Authority, which operates the St. Lambert Lock; the Canadian Coast Guard, which manages marine activities, navigational aids and dredging and icebreaking services, the Marine Traffic Services Centre; the various ports in the region; and the associations representing agents, owners and operators of Canadian and foreign ships.

The Authority has its head office in Montreal. The Board consists of seven members who are appointed by the Governor in Council. The Chairman of the Board is also the Chairman and Chief Executive Officer of the Authority. The management and administrative staff, dispatchers, ships' crews and Port of Montreal pilots are permanent employees of the Authority and number 53. There are approximately 189 contract pilots; their numbers vary, depending on the needs of marine traffic. Each year, the Authority receives between 30 and 50 applications for pilot positions. The Authority rates applicants according to experience and personal qualifications, and then generates an annual recruiting list. All candidates are graduates of the *Institut maritime du Québec* in Rimouski. The Authority may also recruit graduates from similar institutions, such as the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

VOLUME OF ACTIVITY

Revenues from pilotage fees and the cost of pilotage services are directly related to the number of pilot assignments and hours, and ship size and draft.

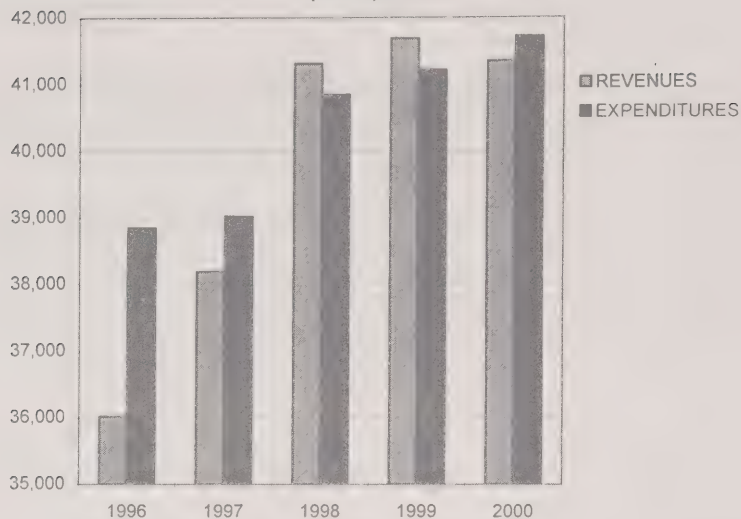


The number of ships navigating the St. Lawrence River directly affects the number of pilot assignments. Ship size and drafts differ from year to year.

Revenues and expenses related to the pilot boats operated by the Authority and those under contract are also related to the number of services provided to ships. Administrative and dispatching centre expenses are relatively fixed, and the volume of marine traffic has little impact on them.

FINANCING

REVENUES AND EXPENDITURES
(\$'000)



Over the years, the Authority has incurred losses and accumulated deficits. Our efforts to better manage revenues and expenses have proved productive, as we have reduced the cumulative deficit since 1998.

Until 1995 the annual cash flow deficit was covered by parliamentary appropriations, but in 1996 Transport Canada put an end to this practice. Bill C-9, adopted in 1998, amended the Pilotage

Act and prohibited the Authority from resorting to parliamentary appropriations. Consequently, in 1996 and 1997, the Authority covered cash flow deficits with bank loans to be repaid in the following years with revenues generated by its operations.

CASH FLOW DEFICIT	
YEAR OF DEFICIT	LOANS AS AT DECEMBER 31, 2000
1996	\$244,935
1997	\$30,223
BALANCE	\$275,158

The financial results for 1998 through 2000, combined with tight cash flow control, have enabled the Authority to finance operations without borrowing money and to pay down the bank loans.

The loan balance on December 31, 2000 will be repaid in instalments until 2002.

STRATEGIC ORIENTATION 2000

GOALS	ACCOMPLISHMENTS
<p>Achieve Financial Self-Sufficiency</p> <ul style="list-style-type: none"> - Increase revenues 	<ul style="list-style-type: none"> - The implementation and user acceptance of the tariff regulations published in 1997 yielded a rate increase of 3% as of February 24, 2000. - Further to the efforts of the working committee set up to review the tariff with a view to simplifying it and bringing it into line with current pilotage operating conditions, new tariff regulations were published in 2000 which included increases of 4.2% and 4.1% respectively in 2001 and 2002. Some users have filed objections to the new tariff regulations with the Canadian Transportation Agency. - Bill C-9 has not delivered the desired benefits in terms of financial self-sufficiency, as the Government of Canada is unable to implement new tariffs 30 days after publication, as provided by law. The tariff for 2001 only took effect on February 15, 2001, even though it was published on September 16, 2000.
<ul style="list-style-type: none"> - Achieve effective cost-management 	<ul style="list-style-type: none"> - Debt servicing costs have decreased, as the loans have been paid down. - In the wake of the labour contract negotiations with certain groups of pilots in 1999, some expenditures have been postponed until 2002, when the Authority expects to enjoy an improved financial position.
<ul style="list-style-type: none"> - Upgrade management, administrative and operating methods 	<ul style="list-style-type: none"> - ISO 9002-1994 certification has been maintained and information was obtained on the new ISO 9002:2000 standard. - We did not experience any Y2K transition problems with the old assignment, billing and remuneration system. The system was subsequently abandoned in June 2000, and a new system is now used. New work methods are currently being evaluated.

GOALS	ACCOMPLISHMENTS
<p>Maximize Efficiency of the Pilotage System</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimize the number of incidents - Offer the best pilotage service and meet user needs - Replace fixed assets - ISO 9002 certification 	<ul style="list-style-type: none"> - 99.87% of assignments in 2000 were incident free. - Continuing education for pilots was maintained. - Incidents are investigated and reports are submitted to management for review. - Review and renewal of assignment and billing computer systems continued in 2000. - Consultations and numerous exchanges took place with users about the quality and efficiency of services and information provided. - Add, remove and amend certain pilot operating rules to improve service. - Major repairs were made to the pilotage station in Les Escoumins. - The Charlevoix pilot boat was inspected in dry dock and the required repairs were made. A lease was negotiated for a spare pilot boat. Construction of the new boat began in 2000, and delivery is expected in spring 2001. - Certification for the Montreal Region was renewed in 2000.
<p>Review the Current System for Issuing Pilotage Certificates</p> <ul style="list-style-type: none"> - Update Authority regulations - Assess the pilotage certificate program 	<ul style="list-style-type: none"> - Further to the work of the regulatory review committee, the revised regulations were sent to Ottawa for publication. - A training program has been developed; the program will be implemented upon adoption of the regulations.

GOALS	ACCOMPLISHMENTS
<p><i>Follow Transport Canada Recommendations on Reviewing Certain Aspects of Pilotage</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Adopt a risk-based method 	<ul style="list-style-type: none"> - The Authority participated in the Transport Canada work group mandated to develop a risk-based method. - Training was received on implementing the method.
<ul style="list-style-type: none"> - Develop a structured complaint-handling method 	<ul style="list-style-type: none"> - The ISO 9002 procedure implemented in 1999 allowed efficient handling of complaints.
<ul style="list-style-type: none"> - Develop a pilot competence and service quality evaluation system 	<ul style="list-style-type: none"> - In 2000, the Authority updated the register of training received by pilots. - Discussions were held with the pilot corporations, and an evaluation method should be implemented in 2001.
<ul style="list-style-type: none"> - Review activities to increase efficiency and reduce costs 	<ul style="list-style-type: none"> - Service levels were maintained by replacing a pilot at the Port of Montreal. A cost/benefit analysis will be conducted to determine whether a ninth pilot should be hired. - Users are no longer required to use a docking pilot.
<ul style="list-style-type: none"> - Report on the implementation of finance, operations and planning consultations 	<ul style="list-style-type: none"> - An internal work group was set up to review the tariff regulations. The work group met with marine industry representatives to explain the tariff changes. Budgets were presented, and the Laurentian Pilotage Authority's financial situation was discussed. - Presentations were also given on the replacement of the spare pilot boat at Les Escoumins. The impact on service levels and costs was explained.
<ul style="list-style-type: none"> - Develop a system for and provide details on the publication of marine occurrence information 	<ul style="list-style-type: none"> - A new information table is being developed and will be used in 2001.

ECONOMIC CONDITIONS

The Authority provides services in a highly regulated monopolistic market. Pursuant to the Pilotage Act ships meeting certain specifications which navigate the St. Lawrence River between Les Escoumins and St. Lambert must use the pilotage services of the Authority, the only organization authorized to provide services in this region. Many elements of the monopolistic market create operating and management methods that differ from what one would find in a competitive market.

TARIFFS

To avoid abuses, legislators created procedures for establishing pilotage tariffs. When the Authority needs to change its tariffs, it must publish them in the *Canada Gazette*. Users then have a period of time in which to challenge them. The Canadian Transportation Agency, an independent body, evaluates the user's petition and then decides what kind of investigation to conduct to resolve the dispute. The Authority is obligated, by law, to respect the decision rendered by the Canadian Transportation Agency.

In the event of an unfavourable decision by the Canadian Transportation Agency, the financial loss incurred as a result of the adverse judgment would have a direct impact on the Authority's revenues. The Authority would have to review its strategies and goals to maintain financial self-sufficiency.

PILOTS

Pilotage services are rendered by pilots belonging to pilot corporations with which the Authority negotiates contractual agreements. Only Port of Montreal pilots are Authority employees. Pilots working in a given district are, by law, either contract pilots or pilots employed by the Authority.

Since pilotage services for each district are provided by a single group, and because the law precludes competition, the Authority must negotiate with pilot corporations that are monopolies. Bill C-9, however, contains a provision for resolving differences arising during negotiations. Under this Bill, work stoppage of any kind is prohibited.

Costs related to pilotage contracts account for approximately 80% of the Authority's total costs. Consequently, contract negotiations have a direct impact on the Authority's financial management.

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct effect on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. The Port of Montreal is the terminus of navigation because the St. Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER			
		1991	1992
1 st	Quarter	1,911	10,300
2 nd	Quarter	2,700	24,374
3 rd	Quarter	4,822	25,174
4 th	Quarter	8,091	23,114

As certain expenses are fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including

- Weather conditions

Variable summers and harsh winters affect costs and piloting activity.

- The value of the Canadian dollar

Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates

These two economic factors have an impact on product prices and international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition from other transport modes

Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.

- Competition from the United States

Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports compete fiercely with the St. Lawrence corridor.

OUTLOOK FOR 2001

2001 will certainly be a year of pilotage review and analysis, as a number of the recommendations made by Transport Canada must be implemented in 2001. Financial self-sufficiency remains a constant challenge and concern.

COMPUTER SYSTEM

Over the course of 2000, a new pilotage assignment and service billing computer system was implemented. Delays in delivery of the system and the numerous problems encountered in using it will require us to make improvements in 2001 in order to restore the level of service provided by the Authority.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 2001 with a slight profit. We must, however, remain vigilant, as debt servicing and capital outlays will cause the Authority to end 2001 with a cash shortage that will have to be covered by a bank loan.

The 4.2% tariff increase scheduled for January 1, 2001 was only implemented on February 15, 2001. The delay resulted from the slowdown in government operations during the election period. Lost revenues of about \$135,000 will therefore be incurred in 2001 as a result of the delay.

Although the 4.2% increase has been implemented, objections have been filed with the Canadian Transportation Agency. The Agency will be issuing its recommendations on March 2, 2001. In the event the Agency refuses the requested increase, the Authority will have to reimburse clients. The decision could result in the Authority being unable to fulfil its mandate of financial self-sufficiency.


ADMINISTRATION AND OPERATIONS

In recent years, the Authority has managed its resources efficiently while maintaining the quality of its services and a high level of client satisfaction. The corporate plan will keep the Authority on the same course in order to preserve achievements to date and do even better.

Two labour agreements will expire in 2001. The agreement with staff pilots working in the Port of Montreal will expire on December 31, 2001, while the agreement with dispatchers, office employees and sailors will expire on June 30, 2001. Negotiations will therefore be conducted in 2001 to renew these agreements.

The Authority has signed an agreement with Scotiabank to lease a pilot boat to be used as a spare at the Les Escoumins pilotage station. The boat will be delivered in spring 2001. Government authorization was requested in the corporate plan to convert the lease agreement into a capital lease or purchase agreement.

INTERNET

INTERNET	apl@apl.gc.ca
	<p>The Authority can be reached by Internet so as to provide its clients with the best possible service. We plan to develop a Web site that will provide information for marine operators and the general public.</p>

ECONOMIC RETROSPECTIVE

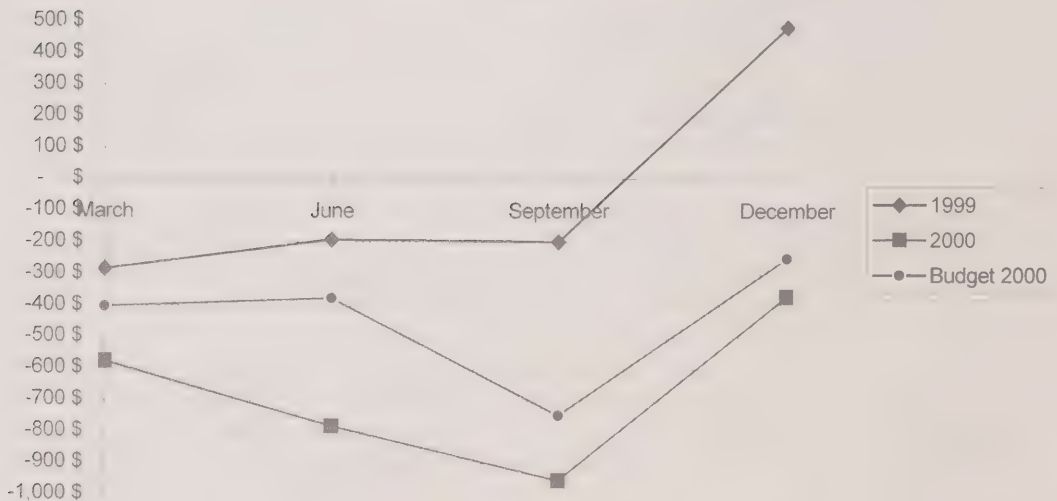
The purpose of this analysis is to make the financial statements appearing on the following pages easier to understand, explain year-to-year variations and relate figures to the budgets allocated for 2000.

FINANCIAL OVERVIEW

During fiscal 2000, the Authority posted a net loss of \$369,778, compared with a net profit of \$475,732 in 1999, a difference of \$845,510. The 2000 budget had forecast a net loss of \$250,000. Efforts were made to boost revenues and to reduce and/or cap expenditures. The 2000 results did not enable the Authority to maintain financial self-sufficiency.

The balance of bank loans was reduced using the funds generated by the Corporation's operations.

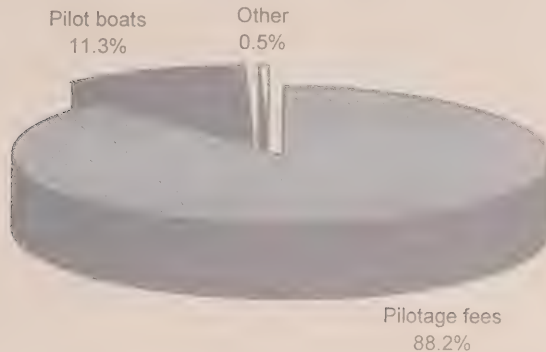
Comparative table of results as at December 31, 2000
(\$000)



REVENUES

Revenues are derived chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage tariff incorporating a 3.0% increase came into effect on February 24, 2000. Marine traffic decreased by 4.35% in 2000 from the previous year. Average ship dimensions and drafts were roughly the same as in 1999. These factors as a whole decreased revenues by \$341,681.

2000 REVENUES



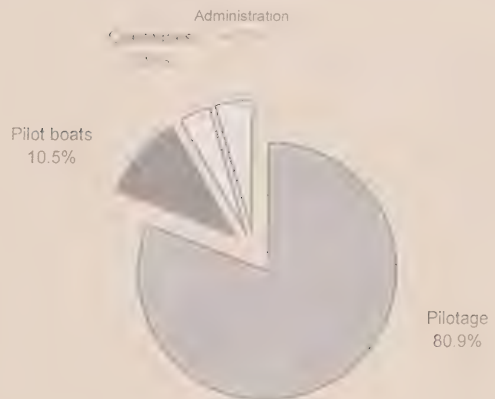
Revenues from pilot boats are likewise influenced by traffic volume and user fee increases. These revenues cover the cost of the services offered by the Authority using its pilot boats, as well as what the Authority has to pay private companies for their services, plus the overhead associated with these services.

EXPENDITURES

Most of the Authority's costs consist of pilot fees, salaries and benefits. Like revenues, these costs are directly affected by marine traffic volume, as well as by ship dimensions and drafts.

Overhead costs have increased, reflecting increases in payroll and amortization of the new computer system.

2000 EXPENDITURES



COMPARISON AND STATISTICS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER, 31
(in thousands of dollars)

	2000	1999	1998	1997	1996
Revenues					
Pilotage charges	36,479	36,814	36,298	33,654	31,586
Pilot boats	4,675	4,833	4,932	4,442	4,356
Others	193	42	81	89	77
TOTAL	\$ 41,347	\$ 41,689	\$ 41,311	\$ 38,185	\$ 36,019

Expenses					
Pilots' fees salaries and benefits	33,741	33,566	33,086	31,946	31,958
Operating costs of pilot boats	4,392	4,285	4,479	4,081	4,034
Operation and administration	3,584	3,362	3,282	2,992	2,855
TOTAL	\$ 41,717	\$ 41,213	\$ 40,847	\$ 39,019	\$ 38,847

Net income (loss)	\$ (370)	\$ 476	\$ 464	\$ (834)	\$ (2,828)
--------------------------	-----------------	---------------	---------------	-----------------	-------------------

Working Capital	\$ (3,761)	\$ (1,212)	\$ (664)	\$ (918)	\$ (2,043)
------------------------	-------------------	-------------------	-----------------	-----------------	-------------------

Number of Employees

Officers	3	3	3	3	3
Administration	12	12	10	10	10
Dispatching	18	17	17	16	16
Boat crew	12	12	12	12	12
Employee pilots	8	8	8	8	8
Contract pilots	173	176	174	167	165
(active licences - person years)					

Statistics

Number of assignments	20,713	21,654	22,018	20,941	21,342
Number of marine occurrences	26	22	29	26	23
Holder of marine pilotage certificates	7	7	6	5	4

*Compilation of all reported marine occurrences with or without damage

MARINE OCCURRENCE STATISTICS

OCCURRENCE	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Touch bottom	2	0
Collision with port equipment	4	3
Collision with wharf	8	8
Collision with ship	4	3
Collision with embankment	2	0
Collision with buoy	1	0
Collision with ice	0	1
Stranding	5	7
Total	26	22

THE AUTHORITY

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to the St. Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To attain these objectives, regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

- 1) establishment of compulsory pilotage areas;
- 2) prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;
- 3) prescribing of classes of pilotage licences and certificates that may be issued;
- 4) prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all regulations that are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

DIRECTORS AND OFFICERS

Board of Directors

Jean-Claude Michaud
Chairman and Chief Executive Officer

Jean Bouchard, Pilot
*Corporation des pilotes du
Bas Saint-Laurent*

Anne Carrier
President
Anne Carrier Architectes

Gilles Denis*, Pilot
Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Captain Rosaire Desgagnés
Director of Shipping
Groupe Desgagnés inc.

Clément Gaudreau*
Lieutenant Colonel (Ret.)

Michael Briggs Milner*
Former Vice-President
Robert Reford inc. (Ret.)

* Audit Committee members

Corporate Secretariat
Guy P. Major, LL.L.

Officers
Yvon Martel
Treasurer

Clément Deschênes
Director of Operations


STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Authority is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's experience and judgement.

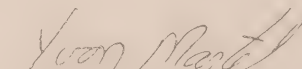
Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and its regulations as well as the *Pilotage Act* and regulations and by-laws of the Authority and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee, composed of three directors who are not employees of the Authority. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.



Jean-Claude Michaud
Chairman



Yvon Martel
Treasurer

Montreal, Quebec
February 16, 2001



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 2000 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2000 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Richard Flageole, FCA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 16, 2001

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet as at December 31, 2000

	2000	1999
Assets		
Current		
Cash	—	94,908
Accounts receivable	7,420,618	6,409,174
	<u>\$ 7,420,618</u>	<u>\$ 6,504,082</u>
Capital assets (Notes 4 and 5)	3,005,628	3,331,660
	<u>\$ 10,426,246</u>	<u>\$ 9,835,742</u>
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	895,316	--
Current portion of bank loans (Note 5)	2,532,944	981,114
Accounts payable	7,753,074	6,725,292
	<u>\$ 11,181,334</u>	<u>\$ 7,706,406</u>
Long term		
Provision for employee termination benefits	841,222	822,924
Bank loans (Note 5)	291,657	2,824,601
	<u>1,132,879</u>	<u>3,647,525</u>
	<u>\$ 12,314,213</u>	<u>\$ 11,353,931</u>
Equity of Canada		
Contributed capital	2,479,154	2,479,154
Deficit	(4,367,121)	(3,997,343)
	<u>(1,887,967)</u>	<u>(1,518,189)</u>
	<u>\$ 10,426,246</u>	<u>\$ 9,835,742</u>

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority

Chairman

JEAN-CLAUDE MICHAUD

Member

MICHAEL B. MILNER

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Deficit for the year ended December 31, 2000

	2000	1999
Revenues		
Pilotage charges	41,153,631	41,647,204
Interest and other revenues	193,406	41,514
	<u>\$ 41,347,037</u>	<u>\$ 41,688,718</u>
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	33,741,018	33,565,936
Operating costs of pilot boats (Note 5)	4,391,844	4,284,645
Staff salaries and benefits	2,134,108	1,947,760
Professional and special services	486,922	616,713
Rentals	213,731	204,532
Financing costs	126,412	155,347
Transportation, travel and hospitality	94,594	70,986
Utilities, material and supplies	87,216	115,035
Communications	81,383	88,241
Maintenance	54,118	35,861
Other	305,469	127,930
	<u>\$ 41,716,815</u>	<u>\$ 41,212,986</u>
Net income (loss) for the year	\$ (369,778)	\$ 475,732
Deficit, beginning of the year	<u>(3,997,343)</u>	<u>(4,473,075)</u>
Deficit, end of the year	<u>\$ (4,367,121)</u>	<u>\$ (3,997,343)</u>

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows for the year ended December 31, 2000

	2000	1999
Operating activities		
Net income (loss) for the year	(369,778)	475,732
Non-cash items:		
Amortization	459,255	290,060
Increase in the provision for employee termination benefits	18,298	67,784
	<u>\$ 107,775</u>	<u>\$ 833,576</u>
 Increase in accounts receivable	 (1,011,444)	 (685,960)
Increase in accounts payable	1,027,782	659,343
	<u>\$ 124,113</u>	<u>\$ 806,959</u>
 Investing activities		
Additions to capital assets	<u>\$ (133,223)</u>	<u>\$ (390,546)</u>
 Financing activities		
Repayment on bank loans	(981,114)	(921,183)
	<u>\$ (981,114)</u>	<u>\$ (921,183)</u>
 Cash		
Decrease for the year	(990,224)	(504,770)
Balance, beginning of the year	94,908	599,678
Balance, end of the year	<u>\$ (895,316)</u>	<u>\$ 94,908</u>
 Supplemental information		
Interest paid	<u>\$ 263,722</u>	<u>\$ 300,588</u>

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 2000

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis. In accordance with the new Canada Marine Act assented to on June 11, 1998 (Bill C-9) that modified the Pilotage Act, the Authority no longer has access to Parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. The Authority is not an agent of Her Majesty and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years and 20 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	5 years
Computer equipment	3 years and 5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements (continued) December 31, 2000

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Both employees and the Authority contribute to the cost of the Plan. This contribution represents the total pension obligation of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement. The Authority's current years pension expense is \$259,063 (\$142,588 in 1999). The employee contribution is \$138,826 (\$137,339 in 1999).

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Employee future benefits

The Authority is required to recognize certain non-pension post-employment benefits over the periods which employees rendered services to the Authority. Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 2000, the fair value of the bank loans is estimated at \$2,845,233 (\$3,799,081 on December 31, 1999) while the book value is \$2,824,601 (\$3,805,715 on December 31, 1999). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements (continued)

December 31, 2000

4. Capital assets

	<u>2000</u>			1999		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	9,300	--	9,300	9,300	--	9,300
Buildings	128,284	43,677	84,607	66,386	37,725	28,661
Pilot boats	2,927,980	1,328,742	1,599,238	3,758,313	1,998,007	1,760,306
Furniture and fixtures	155,682	124,602	31,080	151,397	119,519	31,878
Communications equipment	109,201	77,355	31,846	93,274	42,901	50,373
Computer equipment	908,445	308,273	600,172	866,284	137,615	728,669
Boarding facilities	303,344	237,156	66,188	303,344	228,868	74,476
Wharf improvements	1,090,318	507,121	583,197	1,090,318	442,321	647,997
	<u>\$ 5,632,554</u>	<u>\$ 2,626,926</u>	<u>\$ 3,005,628</u>	<u>\$ 6,338,616</u>	<u>\$ 3,006,956</u>	<u>\$ 3,331,660</u>

Amortization for the year is \$ 459,255 (\$ 290,060 in 1999).

5. Bank Loans

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2001 and bears interest at a rate of 7.23%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of 15 years, guaranteed by a first maritime mortgage on a pilot boat with a net book value of \$ 1,599,117.	1,949,443	2,064,028
Loan to finance the cash deficit of the year 1996 matures in 2002 and bears interest at a rate of 7.10%.	844,935	1,360,066
Loan to finance the cash deficit of the year 1997 matures in 2001 and bears interest at a rate of 5.9%.	30,223	381,621
	<u>\$ 2,824,601</u>	<u>\$ 3,805,715</u>
Less: current portion	2,532,944	981,114
	<u>\$ 291,657</u>	<u>\$ 2,824,601</u>
As at December 31, the capital repayments of these loans for the following years are as follows:		
2000	--	981,114
2001	2,532,944	2,532,944
2002	291,657	291,657
	<u>\$ 2,824,601</u>	<u>\$ 3,805,715</u>

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements (continued) December 31, 2000

Interest expense in the amount of \$145,696 (\$153,999 in 1999) related to the bank loan to finance a pilot boat is recorded in the item " Operating costs of pilot boats ".

6. Contingencies

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

For one of these claims, one provider of the pilotage services contested the application of the pilotage regulations with respect to double pilotage for certain types of ships. The claim for pilot fees over the last three years is in the order of one million dollars. The Authority has not accounted for neither the pilot fees as an expense, nor as related revenues the pilot charges which could possibly be recovered from the clients. The final outcome of this claim cannot be determined at this time.

7. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

2001	185,251
2002	185,251
2003	185,251
2004	30,875
	<u>\$586,628</u>

During the year, the Authority has signed a contract for the lease of a pilot boat that is presently being built, with delivery expected in the spring of 2001. The lease contract has a seven-year term and begins upon delivery. Monthly payments will be established at time of delivery of the pilot boat, based on the cost of construction estimated to be approximately three million dollars and market interest rates at the time of delivery. The contract also provides that the Authority can renegotiate the contract on or before June 1st 2001 and, thereby, exercise different options, such as operating lease, capital lease or purchase of the pilot boat.

8. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

Pilotage

sur le
Saint-Laurent
on the
St. Lawrence

Notre consigne : Sécurité et efficacité,
en étroite collaboration avec les armateurs

We do it safely, efficiently and
in partnership with industry.

Administration
de pilotage
des Laurentides

Laurentian
Pilotage
Authority

715 Square Victoria
6^e étage/6^e floor
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

(514) 283-6320



Canada

- Centre d'affectation
- Dispatch Center
- Station de pilotage
- Pilote Station
- Traverse - Ferry
- Port - Port

Montréal	68	138	258
Lamoral	39	108	229
Sorel	28	98	219
Trois-Rivières	0	68	188
Québec	68	0	121
Pointe-au-Pic	137	70	51
St-Siméon	155	86	36
Rivière du Loup	61	91	29
Gros-Cacouna	167	100	24
La Baie	233	172	72
Les Escoumins	188	121	0
Trois Pistoles	179	109	15
Rimouski	224	154	33
Baie Combeau	271	201	80
Port Cartier	339	269	148
Sept-Îles	356	286	170
Havre St-Pierre	455	385	262

Table des distances
Table of distances



tivités

e River

/River

Les Escoumins

ies

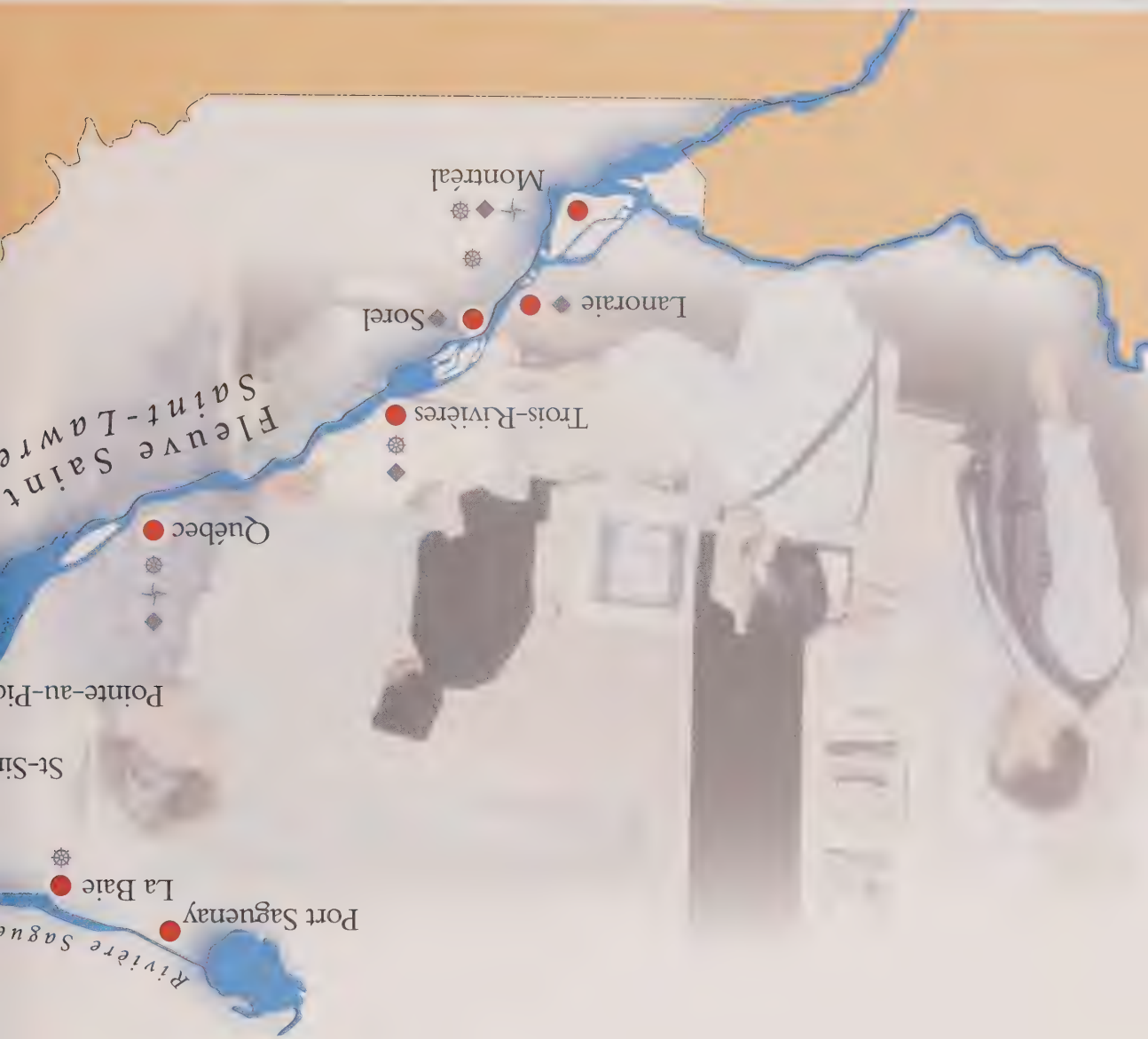
tivités

tivités



Administration de pilotage
des Laurentides
Laurentian Pilotage
Authority

Limites géographiques des activités *Geographical limits of activities*



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2000

Les frais d'intérêts de 145 696 \$ (153 399 \$ en 1999) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste « coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

6. Eventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

Dans le cadre de l'une de ces poursuites, l'un des fournisseurs du service de pilotage conteste l'application du règlement sur le pilotage en matière de double pilotage sur certains types de navires. La réclamation des honoraires des pilotes portent sur les trois dernières années et est de l'ordre de un million de dollars. L'Administration n'a pas comptabilisé comme dépenses ces honoraires aux pilotes, ni comme revenus y relatifs, les droits de pilotage qu'elle pourrait possiblement recouvrer de ses clients. L'issue finale de cette réclamation ne peut être déterminée pour le moment.

7. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

2001	185 25
2002	185 25
2003	185 25
2004	30 87
	<hr/> 586 62

Au cours de l'année, l'Administration a signé un contrat pour la location d'un bateau-pilote qui est actuellement en construction et dont la livraison est prévue pour le printemps 2001. Le contrat de location est d'une durée de sept ans et entre en vigueur à compter de la livraison. Les mensualités seront établies au moment de la livraison du bateau-pilote en fonction d'un coût de construction estimé à environ trois millions de dollars et au taux d'intérêt du marché au moment de la livraison. Le contrat prévoit aussi que l'Administration peut renégocier le contrat d'ici le 1^{er} juin 2001 et ainsi exercer diverses options telles que la location-exploitation, la location-acquisition ou l'achat du bateau-pilote.

8. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2000

A. Immobilisations

	2000			1999		
	Valeur nette	Amortissement cumulé	Coût net	Valeur nette	Amortissement cumulé	Coût net
Terrains	9 300	--	9 300	9 300	--	9 300
Bâtiments	128 284	43 677	84 607	66 386	37 725	28 661
Bateaux-pilotes	2 927 980	1 328 742	1 599 238	3 758 313	1 998 007	1 760 306
Mobilier et agencement	155 682	124 602	31 080	151 397	119 519	31 878
Matériel de communication	109 201	77 355	31 846	93 274	42 901	50 373
Matériel informatique	908 445	308 273	600 172	866 284	137 615	728 669
Matériel d'embarquement	303 344	237 156	66 188	303 344	228 868	74 476
Matériel un qual	1 090 318	507 121	583 197	1 090 318	442 321	647 997
	5 632 554 \$	2 626 926 \$	3 005 628 \$	6 338 616 \$	3 006 956 \$	3 331 660 \$

L'amortissement pour l'exercice est de 459 255 \$ (290 060 \$ en 1999).

B. Emprunts bancaires

	2000		1999	
Emprunt pour financer l'acquisition d'un bateau- pilote échéant en 2001, portant intérêt au taux de 7,23 % dont les remboursements de capital sont calculés sur une base d'amortissement de 15 ans, garanti par une hypothèque maritime de premier rang sur un bateau-pilote d'une valeur nette comptable de 1 599 117 \$.	1 949 443	2 064 028	1 360 066	381 621
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1996 échéant en 2002 et portant inté- rêt au taux de 7,10 %.	844 935		1 360 066	381 621
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1997 échéant en 2001 et portant inté- rêt au taux de 5,9 %.	30 223	381 621	981 114	2 824 601 \$
	2 532 944	2 824 601 \$	981 114	2 824 601 \$

Moins : tranche échéant à moins de un an

Au 31 décembre, les versements sur le capi-
tal de ces emprunts au cours des prochains exer-
cices s'établissent comme suit :

	2000	2001	2002
	--	2 532 944	291 657
	2 824 601 \$	2 824 601 \$	2 824 601 \$

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite) du 31 décembre 2000

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent le coût du régime. Cette contribution représente le total des obligations de l'Administration. Les contributions pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite. La charge de retraite de l'exercice de l'Administration est de 259 063 \$ (142 588 \$ en 1999). La cotisation versée par les employés est de 138 826 \$ (137 339 \$ en 1999).

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Avantages sociaux futurs

L'Administration est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours des exercices où les employés rendent des services à l'Administration. À la cessation de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. L'Administration constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes comme prestations constituées.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les éléments d'actif et de passif présentés et sur la présentation d'éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les transactions reliées aux débiteurs et aux créditeurs sont encourues dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapprochent de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 2000, la juste valeur des emprunts bancaires est estimée à 2 845 233 \$ (3 799 081 \$ au 31 décembre 1999), alors que la valeur aux livres est de 2 824 601 \$ (3 805 715 \$ au 31 décembre 1999). L'estime est basé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2000

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage et pour passer de milieu au pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être établis et fixés par l'Administration de pilotage des Laurentides en tirant un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour autofinancer. En vertu de la nouvelle Loi maritime du Canada sanctionnée le 11 juin 1998 (L.C. 98) et qui a pour effet de modifier la loi sur le pilotage, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'Etat inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. L'Administration n'est pas un agent de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent considérées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les différents milieux prévus pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans et 20 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	5 ans
Matériel informatique	3 ans et 5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quel	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financées par crédits parlementaires sont comptabilisées à titre de capital d'apport.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des flux de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

	2000	1999
Activités d'exploitation		
Profit (perte) net pour l'exercice	(369 778)	475 732
Éléments hors-caisse :		
Amortissement	459 255	290 060
Augmentation de la provision pour	18 298	67 784
prestations de cessation d'emploi		
	107 775 \$	833 576 \$
Augmentation des débiteurs	(1 011 444)	(685 960)
Augmentation des créditeurs	1 027 782	659 343
	124 113 \$	806 959 \$
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(133 223)	(390 546)
Activités de financement		
Remboursement sur emprunts bancaires	(981 114)	(921 183)
	(981 114)	(921 183)
Encaisse		
Diminution de l'exercice	(990 224)	(504 770)
Solde au début de l'exercice	94 908	599 678
Solde à la fin de l'exercice	(895 316)	94 908 \$
Information supplémentaire		
Intérêts payés	263 722 \$	300 588 \$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Etat des résultats et du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

	2000	1999
Revenus		
Droits de pilotage	41 153 631	41 647 204
Intérêts et autres revenus	193 406	41 514
	<u>41 347 037 \$</u>	<u>41 688 718 \$</u>
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	33 741 018	33 565 936
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 5)	4 391 844	4 284 645
Salaires et avantages du personnel	2 134 108	1 947 760
Services professionnels et spéciaux	486 922	616 713
Loyers	213 731	204 532
Frais financiers	126 412	155 347
Transports, déplacements et frais d'accueil	94 594	70 986
Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements	87 216	115 035
Logements	81 383	88 241
Entretien	54 118	35 861
Autres dépenses	305 469	127 930
	<u>41 716 815 \$</u>	<u>41 212 986 \$</u>
Profit (perte) net pour l'exercice	(369 778)	475 732 \$
Déficit au début de l'exercice	(3 997 343)	(4 473 075)
Déficit à la fin de l'exercice	<u>(4 367 121)\$</u>	<u>(3 997 343)\$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan

au 31 décembre 2000

2000		1999	
Actif			
À court terme			
Encaisse		94 908	
Débiteurs		6 409 174	
		6 504 082 \$	
Immobilisations (notes 4 et 5)		3 331 660	
		9 835 742 \$	
Passif			
À court terme			
Dettes bancaires		-	
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins de un an (note 5)		985 316	
Créditeurs		2 532 944	
		7 753 074	
		11 181 334 \$	
À long terme			
Provision pour prestations de cessation d'emploi		841 222	
Emprunts bancaires (note 5)		291 657	
		1 132 879	
		12 314 213 \$	
Avoir du Canada			
Capital d'apport		2 479 154	
Déficit		(4 367 121)	
		(1 887 967)	
		10 426 246 \$	
		2 479 154	
		(3 997 343)	
		(1 518 189)	
		9 835 742 \$	

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par l'Administration

Le président

JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre

MICHAEL B. MILNER



VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR GENERAL OF CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2000 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexacititudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2000 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada,

Kenneth Fowle FCA

Vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 16 février 2001

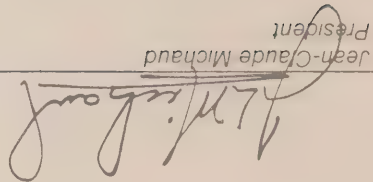
EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

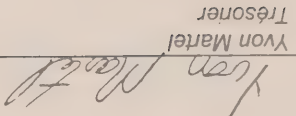
La direction de l'Administration est chargée de s'acquies des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect, au niveau de ses opérations, de la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et de ses règlements, de la Loi sur le pilotage et ses règlements et des règlements administratifs de l'Administration ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues du Canada, la vérification des états financiers de l'Administration.

Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par l'Administration. Le comité de vérification s'acquies des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.


Jean-Claude Michaud
Président


Yvon Martel
Trésorier

Montréal, Québec
Le 16 février 2001

CONSEIL D'ADMINISTRATION, SECRÉTARIAT CORPORATIF ET DIRECTION

Conseil d'administration
Jean-Claude Michaud
Président du conseil et chef de la direction

Jean Bouchard, pilote
Corporation des pilotes du
Bas Saint-Laurent

Anne Carrier
Présidente du cabinet Anne Carrier Architectes
Anne carrier Architectes

Gilles Denis*, pilote
Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Capitaine Rosaire Desgagnés
Directeur de l'armement
Groupe Desgagnés inc.

Clement Gaudreau*
Lieutenant colonel (ret.)

Michael Briggs Milner*
Ex-vice-président
Robert Reford inc. (ret.)

* Membres du comité de vérification

Secrétariat corporatif
Guy P. Major, L.L.L.

Direction
Yvon Martel
Trésorier

Clement Deschênes
Directeur à l'exploitation

L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1^{er} février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes situées dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;

2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;

3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;

4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables pour lui permettre le financement autonome de son exploitation.

STATISTIQUES SUR LES ÉVÉNEMENTS MARITIMES

ÉVÉNEMENTS		2000	1999
Talonnage		2	0
Abordage avec des équipements portuaires		4	3
Abordage avec le quai		8	8
Abordage avec un navire		4	3
Abordage avec la berge		2	0
Abordage avec une bouée		1	0
Abordage avec la glace		0	1
Echouement		5	7
Total		26	22

ÉTAT COMPARATIF ET STATISTIQUES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(en milliers de dollars)

	2000	1999	1998	1997	1996
Revenus					
Droits de pilotage	36 479	36 814	36 298	33 654	31 586
Bateaux-pilotes	4 675	4 833	4 932	4 442	4 356
Autres	193	42	81	89	77
TOTAL	41 347 \$	41 689 \$	41 311 \$	38 185 \$	36 019 \$
Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	33 741	33 566	33 086	31 946	31 958
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	4 392	4 285	4 479	4 081	4 034
Opération et administration	3 584	3 362	3 282	2 992	2 855
TOTAL	41 717 \$	41 213 \$	40 847 \$	39 019 \$	38 847 \$
Profit (perte) net	(370)\$	476 \$	464 \$	(834)\$	(2 828)\$
Fonds de roulement	(3 761)\$	(1 202)\$	(664)\$	(918)\$	(2 043)\$

Ressources humaines

Direction 3 3

Administration 12 10

Affectations 18 17

Employés de navire 12 12

Pilotes employés 8 8

Pilotes entrepreneurs 173 176

(brevets actifs - années personnes)

Statistiques

Nombre d'affectations 20 713 21 654 22 018 20 941 21 342

Nombre d'événements maritimes* 26 22 29 26 23

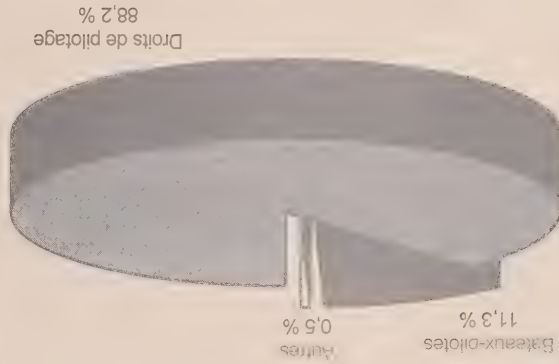
Détenteurs de certificats de pilotage 7 7 6 5 4

*Compilation de tous les événements maritimes rapportés avec ou sans dommages

REVENUS

Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif des droits de pilotage, prévoyant une augmentation de 3,0 %, est entrée en vigueur le 24 février 2000. Le trafic maritime a diminué de 4,35 % en 2000 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 1999. Tous ces facteurs combinés ont eu pour effet de diminuer les revenus de l'ordre de 341 681 \$.

REVENUS 2000



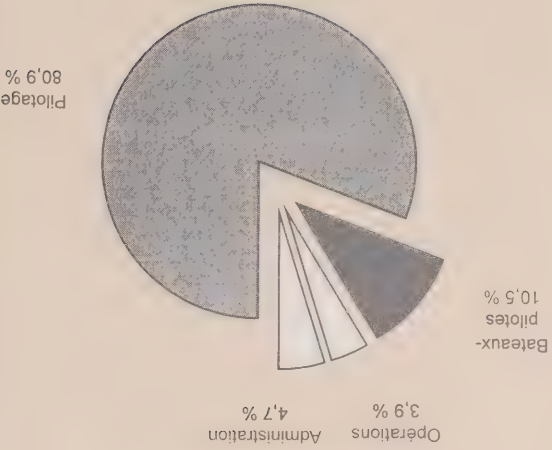
Les revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes sont également influencés par le trafic ainsi que par les augmentations des montants facturés aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service rendu par l'Administration avec ses bateaux-pilotes ainsi que le coût des services contractés auprès des entreprises privées, plus les frais d'administration relatifs à ces services.

DÉPENSES

La majorité des dépenses de l'Administration se composent des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le trafic maritime, la dimension des navires et leur tirant d'eau.

Les dépenses administratives ont enregistré une augmentation reflétant l'augmentation de la masse salariale et l'amortissement du nouveau système informatique.

DÉPENSES 2000



RÉTROSPECTIVE ÉCONOMIQUE

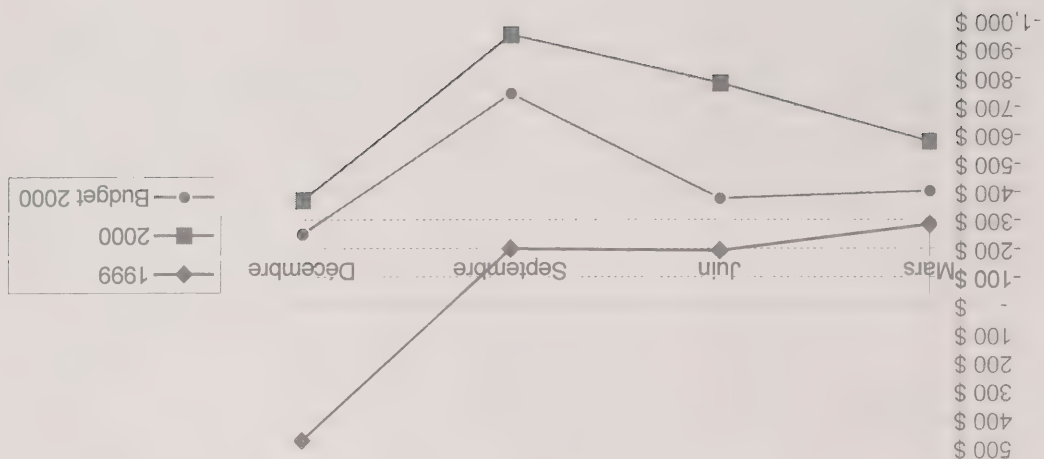
Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 2000.

SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 2000, l'Administration a enregistré une perte nette de 369 778 \$, comparativement à un profit net de 475 732 \$ pour 1999, soit une variation de 845 510 \$. Quant au budget de 2000, il prévoyait une perte nette de 250 000 \$. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 2000 n'ont pas permis à l'Administration de maintenir l'autonomie financière.


Le solde des emprunts bancaires a été réduit car les remboursements se sont effectués à même les fonds générés par l'exploitation de la société.

État comparatif des résultats au 31 décembre 2000
(\$'000)



L'Administration s'est engagée par contrat avec la Banque Scotia à louer un bateau-pilote qui servira comme bateau de secours à la station de pilotage située à les Escoumins. La livraison du bateau aura lieu au printemps 2001. Il a été demandé par le biais du plan d'entreprise l'autorisation gouvernementale de convertir le contrat de location en contrat de location acquisition ou en contrat

INTERNET

<p>RESEAU INTERNET</p> 	<p>apl@apl.gc.ca</p> <p>Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut être rejointe par le réseau Internet, et il est planifié le développement d'un site WEB qui sera une source d'information pour l'utilisateur et le public en général.</p>
--	---

L'année 2001 peut sûrement être qualifiée d'année d'étude et d'analyse en matière de pilotage. En effet, plusieurs des recommandations émises par le ministère des Transports doivent être mises de l'avant en 2001. L'autonomie financière demeure toujours une préoccupation et un défi constant.

SYSTÈME INFORMATIQUE

Au cours de l'année 2000, un nouveau système informatique pour les affectations des missions de pilotage et la facturation des services a été mis en opération. Les retards dans la livraison de ce système ainsi que les nombreux problèmes rencontrés lors de son utilisation font en sorte que l'année 2001 sera consacrée à son amélioration, ceci afin de rétablir la qualité des services rendus par l'Administration.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer 2001 avec un léger profit. Il faudra cependant demeurer vigilant, car en tenant compte des remboursements de la dette et des déboursés pour l'acquisition d'immobilisations, l'Administration terminera l'an 2001 avec un déficit du fond de trésorerie qui sera financé par emprunt bancaire.

La mise en application de l'augmentation tarifaire de 4,2 %, devant être en vigueur le 1^{er} janvier 2001, a été en application seulement le 15 février 2001. Ce retard est attribuable au ralentissement du processus gouvernemental au cours de la période électorale. Une perte de revenu de l'ordre de 1 35 000 \$ sera donc encourue en 2001 suite à ce retard.

Bien que l'augmentation de 4,2 % soit en vigueur, des avis d'opposition ont été déposés auprès de l'Office canadien des transports. Cette dernière rendra ses recommandations le 2 mars 2001. Si l'Office n'accorde pas à l'Administration l'augmentation demandée, cette dernière devra rembourser sa clientèle. La décision pourrait avoir comme impact de ne pas permettre à l'Administration de respecter son mandat en matière d'autonomie financière.

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des récentes années, l'Administration a géré ses ressources efficacement tout en maintenant la qualité des services et un haut niveau de satisfaction de sa clientèle. Le plan d'entreprise prévoit poursuivre dans la même direction afin de conserver les acquis et atteindre de plus hauts sommets.

Deux contrats de travail prennent fin en 2001. Celui avec les pilotes employés oeuvrant dans le port de Montréal se terminera le 31 décembre 2001, alors que celui avec les employés réparateurs, les employés de bureau ainsi que les matelots se terminera le 30 juin 2001. Des négociations auront donc lieu en 2001 afin de reconduire ces contrats de travail.

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE		
1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre
19 812	16 094	18 004
10,8 %	24,6 %	27,1 %
2000	2001	2002
20 000	20 000	20 000

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques
Les variations de température plus clémentes et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.
- La valeur du dollar canadien
La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.
- L'inflation et le taux d'intérêt
Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.
- La concurrence des autres modes de transport
Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.
- La concurrence des Etats-Unis
Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs des ports de la côte Est des Etats-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires sujets à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et Saint-Lambert doivent utiliser les services de pilotage de l'Administration qui est le seul organisme autorisé à rendre ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les méthodes d'exploitation et de gestion diffèrent de ce que l'on retrouve dans un milieu de libre concurrence.

LES TARIFS

Afin d'éviter les abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit changer ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont un laps de temps pour contester. L'Office canadien des transports, un organisme indépendant, évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre lors d'une contestation. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision rendue par l'Office canadien des transports.

Dans l'éventualité d'une décision de l'Office national des transports non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact direct sur les résultats d'exploitation. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiées afin de tenir compte d'une telle décision serait alors nécessaire au maintien de l'autosuffisance financière.

LES PILOTES

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations de pilotes et avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Selon la loi, les pilotes oeuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la Loi C-9 prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourraient survenir au cours du processus de négociation. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la gestion financière de l'Administration.

RÉALISATIONS	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> - une nouvelle grille d'informations est en voie d'être complétée et sera utilisée à partir de 2001; 	<ul style="list-style-type: none"> - établir un système et fournir les détails relativement à la publication d'informations sur les événements maritimes

OBJECTIFS	REALISATIONS
<p><i>Suivre les recommandations du ministère des Transports sur la revue de certains aspects du pilotage</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - adoption d'une méthode fondée sur le risque - établir une méthode structurée de traitement des plaintes - élaborer un système d'évaluation des compétences des pilotes et de la qualité du service offert - examiner les activités afin d'accroître l'efficacité et réduire les coûts - rendre compte de la mise en œuvre des consultations sur les questions de finance, d'exploitation et de planification 	<ul style="list-style-type: none"> - l'Administration a participé avec le groupe de travail de Transports Canada à l'élaboration de la méthode fondée sur le risque; - de la formation a été reçue sur l'application de la méthode. - la procédure ISO 9002 en place depuis 1999 a permis de gérer efficacement le traitement des plaintes. - en l'an 2000, l'Administration a mis à jour le registre de la formation reçue par les pilotes; - des discussions ont eu lieu avec les corporations de pilotes et une méthode d'évaluation devrait être en place en 2001. - le remplacement d'un pilote dans le port de Montréal a permis de maintenir le niveau du service. Une évaluation coût-bénéfice pour l'embauche d'un neuvième pilote sera entreprise; - l'obligation pour les usagers de recourir aux services d'un pilote l'amaneur a cessé. - un groupe de travail interne a été formé afin de réviser le règlement tarifaire. Ce groupe de travail a rencontré les représentants de l'industrie maritime afin d'expliquer les changements tarifaires. Des budgets ont été présentés et la situation financière de l'Administration de pilotage des Laurentides a été discutée; - des présentations ont également été faites en ce qui concerne le remplacement du bateau-pilote de relève à les Escoumins. L'incidence sur le niveau du service et des coûts a été élaborée.

REALISATIONS	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> - en l'an 2000, les affectations sans incident ont représenté 99,87 % de l'ensemble des affectations; - la formation continue des pilotes s'est poursuivie; - des enquêtes sur les incidents sont conduites et des rapports sont soumis à la direction pour évaluation. - la révision et le renouvellement des systèmes informatiques d'affectation et de facturation se sont poursuivis en l'an 2000; - des consultations et de nombreux échanges ont eu lieu avec les utilisateurs au sujet de la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise; - l'ajout, le retrait et des modifications à certaines règles de travail des pilotes permettent d'améliorer le service. - des réparations importantes ont été effectuées à la bâtisse de la station de pilotage située à les Escoumins; - l'inspection en cale sèche du bateau-pilote « Charlevoix » a été effectuée et les réparations nécessaires ont été exécutées. Un contrat pour la location d'un bateau-pilote de relève a été négocié. La construction de ce bateau-pilote a commencé en l'an 2000 et il sera livré au printemps 2001. - la certification a été reconduite pour la région Montréal en l'an 2000. - mise à jour des règlements de l'Administration de l'aviation civile du Canada; les règlements modifiés ont été envoyés à Ottawa pour publication; - un programme de formation a été élaboré et commencera à être mis en application dès l'adoption des règlements. 	<p>Maximiser l'efficacité du système de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimiser le taux d'incidents - offrir le meilleur service de pilotage et répondre aux besoins des utilisateurs - renouveler les immobilisations - certification ISO 9002 <p>Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise à jour des règlements de l'Administration de l'aviation civile du Canada; - étudier le processus d'obtention de certificat de pilotage

ORIENTATION STRATÉGIQUE 2000

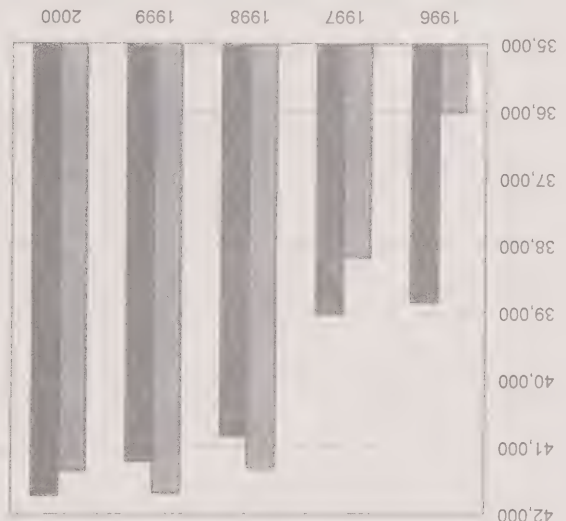
OBJECTIFS	REALISATIONS
Autosuffisance financière	
- augmentation des revenus	<ul style="list-style-type: none"> - l'application du règlement tarifaire publié en 1997 et accepté par les usagers a permis d'augmenter les charges tarifaires de 3,0 % à compter du 24 février 2000; - suite aux travaux du comité de travail formé pour réviser le tarif afin de le simplifier et de faire refléter l'état actuel des opérations de pilotage, un nouveau règlement tarifaire a été publié en 2000 prévoyant des augmentations de 4,2 % et 4,1 % respectivement pour les années 2001 et 2002. Des usagers ont soulevé des objections auprès de l'Office canadien des transports en regard de ce règlement tarifaire; - la Loi C-9 n'apporte pas les effets escomptés en matière d'autonomie financière, car il est impossible pour le gouvernement du Canada de rendre effectif les nouveaux tarifs 30 jours après leurs dates de publication tel que prévoit la loi. Le tarif pour l'an 2001 n'est entré en force que le 15 février 2001 bien qu'il ait été publié le 16 septembre 2000.
- gestion efficace des coûts	<ul style="list-style-type: none"> - les coûts du service de la dette sont moindres, conséquence directe de la réduction des emprunts; - avec la négociation de contrats de travail avec certains groupes de pilotes en 1999, certaines dépenses ont été reportées jusqu'en 2002, année où l'Administration anticipe une meilleure situation financière.
- mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - la certification ISO 9002-1994 a été maintenue et des informations ont été obtenues en regard de la nouvelle norme ISO 9002-2000; - l'ancien système informatique d'affectation, de facturation et de rémunération a passé l'an 2000 avec succès. Ce système a été abandonné en juin 2000 et un nouveau système est maintenant utilisé. De nouvelles façons de faire sont actuellement en évaluation.

FINANCEMENT

REVENUS ET DÉPENSES

(000) \$

■ REVENUS
■ DÉPENSES



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Ces efforts ont porté fruit et les résultats depuis l'année 1998 ont permis de réduire le déficit cumulé.

Le déficit annuel de trésorerie jusqu'en 1995 a été comblé par des crédits parlementaires. À compter de 1996, Transports Canada a mis fin à cette pratique. La Loi C-9 adoptée en 1998, modifiant la Loi sur le pilotage, ne permet plus à l'Administration d'avoir recours aux crédits parlementaires.

Par conséquent, les déficits de trésorerie des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires remboursables au cours des années à venir par l'Administration à même les fonds générés de son exploitation.

Déficit de Trésorerie Financé	
Année du Déficit	Emprunts au 31 Décembre 2000
1996	244 938 \$
1997	30 223 \$
Solde	876 188 \$

Les résultats financiers des années 1998 à 2000, combinés à une gestion très stricte de la trésorerie, ont eu pour effet de permettre le financement des opérations sans emprunt additionnel en plus de rembourser les emprunts bancaires.

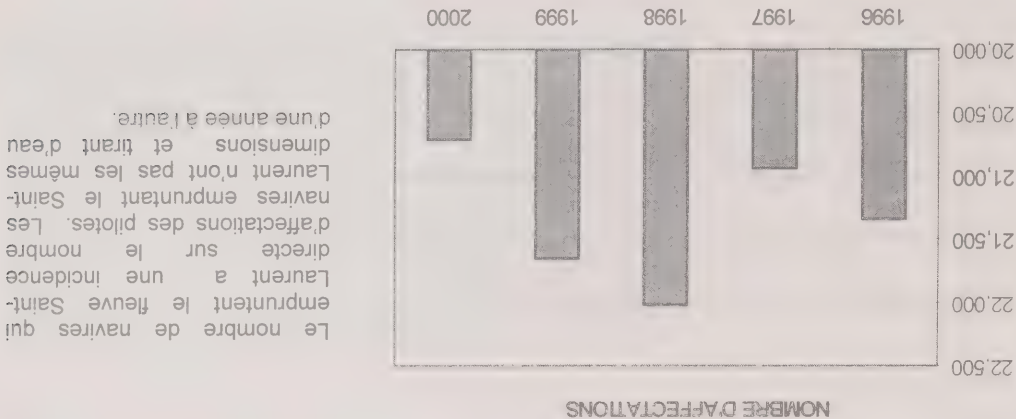
Le solde des emprunts au 31 décembre 2000 sera remboursé par versements jusqu'en 2002.

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes, dont : l'Administration de pilotage de l'Antiquité pour la gestion des services dans les eaux non obligatoires, l'Administration de la voie maritime qui exploite l'écoulement de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes, aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le gouvernement en conseil. Le président du conseil est également le président-directeur général de l'Administration. Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes de la compagnie du port de Montréal sont des employés de l'Administration et sont au nombre de 53. Les pilotes à contrat sont environ 189 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime. L'Administration reçoit annuellement entre 30 et 50 candidats qui soumettent leurs candidatures pour occuper les fonctions de pilotes. À cet égard, l'Administration accepte les candidatures des candidats et, par un système basé sur l'expérience et les qualifications personnelles, établit une liste annuelle pour le recrutement. Les applicants sont tous des candidats ayant complété leur formation à l'Institut maritime de Rimouski. De plus, l'Administration peut recourir à d'autres finissants de centre de formation équivalent tel que l'Institut de formation de la Garde côtière de Sydney, Nouvelle-Écosse.

VOLUME D'ACTIVITÉS

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires.



Le nombre de navires qui empruntent le fleuve Saint-Laurent a une incidence directe sur le nombre d'affectations des pilotes. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre.

Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes exploitées par l'Administration ainsi que ceux à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'assurer le maintien et d'améliorer dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent et l'Estuaire et l'entrée nord des écluses du Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES

Avec l'accord du gouvernement en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'admission au pilotage, délivre les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage doivent être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui se paient d'être franchement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et autorisées.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région. Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés de l'Administration qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont rendus par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transporter les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transportement à longueur d'année. Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration conclut.

Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour et sept jours par semaine. Un centre d'affectation, situé à Québec, est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre situé à Montréal est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Ces centres sont dotés d'un système informatisé.

En raison de la livraison tardive du système et des problèmes rencontrés avec l'installation de ce dernier, il a été difficile de maintenir le standard de qualité et d'efficacité auxquels nous sommes habitués.

Bien que les données produites sont d'une bonne qualité, il y a eu un certain nombre de problèmes et de retards de leur part. Les membres de l'équipe ont travaillé dur pour résoudre ces problèmes et assurer la livraison du nouveau système.

CONTRATS

Au cours de cette année, le bureau-général « Charbonnier » a été mis en concurrence pour la réalisation d'une inspection quadriennale de la zone suivie par un contrat d'entretien avec l'industrie de la zone.

aux-Coudres le 29 juin, le tout pour la somme de 150 993 \$.

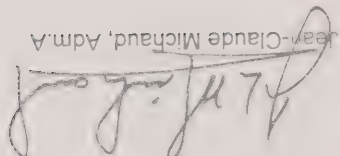
Les membres du conseil d'administration ont autorisé le 15 octobre dernier un contrat temporaire de charre-partie avec l'industrie de la zone pour la location d'un camion à remorque 2007, d'un nouveau bateau-piote de relève à Les Escoumins, construit au coût de 2 950 000 \$ par le chantier naval de même nom. Le contrat prévoit une période initiale qui se termine au 31 mars 2007, date à laquelle l'Administration sera en mesure d'évaluer les coûts de location des bateaux-piotes gouvernementaux, telles l'occasion d'un achat/vente ou d'un achat/vente. Le contrat est basé sur le coût d'amortissement du bateau sur quatorze ans. Toutefois, le 15 octobre, le contrat a été conclu avec la Banque Scotia devant prélever du bateau et une charre-partie remorque à la première fin conclue avec la Banque. Il est à noter que le montant total de location d'amortissement sera en fonction d'une somme de 3 050 000 \$ couvrant le coût de location d'un bateau-piote plus les frais d'architecte et des frais juridiques encourus par la Banque.

MESURE DISCIPLINAIRE : Un pilote de la circonscription no 1 qui a été sujet à quelques reprises à des manquements et des suspensions antérieures en raison de son comportement et des manquements dans l'exercice de ses fonctions, s'est vu attribuer une suspension de son brevet pour une période de six mois et quinze jours, jusqu'à la remise d'un certificat individuel attestant qu'il est apte à exercer les fonctions de pilote.

REMERCIEMENTS : Je remercie tous les employés de leurs efforts dévoués à l'égard de notre nouveau système informatif, les pilotes de leur professionnalisme, les agents gouvernementaux et privées qui nous supportent dans l'exécution de notre mission et les membres du conseil d'administration pour leur appui et travail ardu dans les efforts de travail du conseil.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le président,


Jean-Claude Michaud, Adm.A

Montréal (Québec)
Le 16 février 2001

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'Honorable David M. Collette
C.P. Député
Ministre des Transports
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2000.

RÉSULTAT Le nombre d'affranchissements pour l'année 2000 a atteint 20 718 comparativement à 21 654 pour l'année 1999, soit une diminution de 4,3 % dans la région des Laurentides. Le moyenne des affectations pour les cinq dernières années, soit de 1996 à 2000, a été de 21 334.

En 2000, l'Administration a continué à maintenir ses dépenses administratives et d'exploitation au plus bas niveau possible. Les revenus de l'Administration ont été de 11 347 037 \$, soit une diminution de 341 081 \$ comparativement à une année antérieure de 399 178 \$ comparativement à un profit net de 475 732 \$ en 1999, un rendement de 84,5 % et une contribution au grand public d'une augmentation au client de 1563 honoraires, services et avantages versés aux groupes de pilotes, augmentation qui n'a pas été compensée pleinement par un taux accru de la tarification.

TARIFICATION Après avoir effectué la première révision tarifaire depuis 1985, l'Administration a pu être dans la Gazette du Canada Partie I, le 10 septembre 2000, la révision complète de ses tarifs accompagnée d'une augmentation de 4,2 % pour l'année 2001 et de 4,1 % pour l'année 2002. Malgré l'urgence à faire adopter la loi, en raison des besoins, un dossier ne put être obtenu dans les délais prescrits par la loi. À la suite de cette situation, quatre parties ont été déposées des Avis d'opposition aux augmentations sollicitées mais sans critiquer le régime tarifaire. De plus, cinq intervenants ont déposé une demande de participation. D'autres parties aux audiences de l'Office des transports du Canada ont eu lieu au début de janvier 2001.

RÉGLEMENTATION Suite au rapport ministériel incorporant les recommandations de l'Office des transports du Canada concernant les questions de pilotage délaissées en suspens, les modifications aux règlements de l'Administration de pilotage des Laurentides préparées par un comité du conseil et adoptées par le conseil d'administration le 2 mars 2000 ont été transmises à Ottawa pour publication dans la Gazette du Canada Partie I. Malgré les rappels et insistances de l'Administration, la proposition n'a pas, à ce jour, été publiée dans la Gazette.

PASSAGE À L'AN 2000 : L'Administration a suivi de près l'état des systèmes informatiques ainsi que des logiciels utilisés afin de s'assurer qu'aucun problème majeur n'affectait la qualité du service rendu. Le passage s'est très bien effectué et aucun retard n'a été encouru suite au passage.

IMPLANTATION D'UN NOUVEAU SYSTÈME INFORMATIQUE : Tous les efforts ont été faits afin que la transition d'un système informatique à l'autre se fasse en minimisant les retards et les coûts.

TABLE DES MATIÈRES

2.	Message du président
4.	Mission et revue de l'année
7.	Orientation stratégique
11.	Environnement économique
13.	Perspective 2001
15.	Rétrospective économique
17.	État comparatif et statistiques
18.	Statistiques sur les événements maritimes
19.	L'Administration
20.	Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction
21.	Section financière

Illustration de la couverture :

Reproduction tirée d'une photo prise en 1999 illustrant l'embarquement d'un pilote à bord d'un navire se dirigeant vers Montréal, naviguant sur le fleuve St-Laurent près de la station de pilotage située à Les Escoumins (Québec).

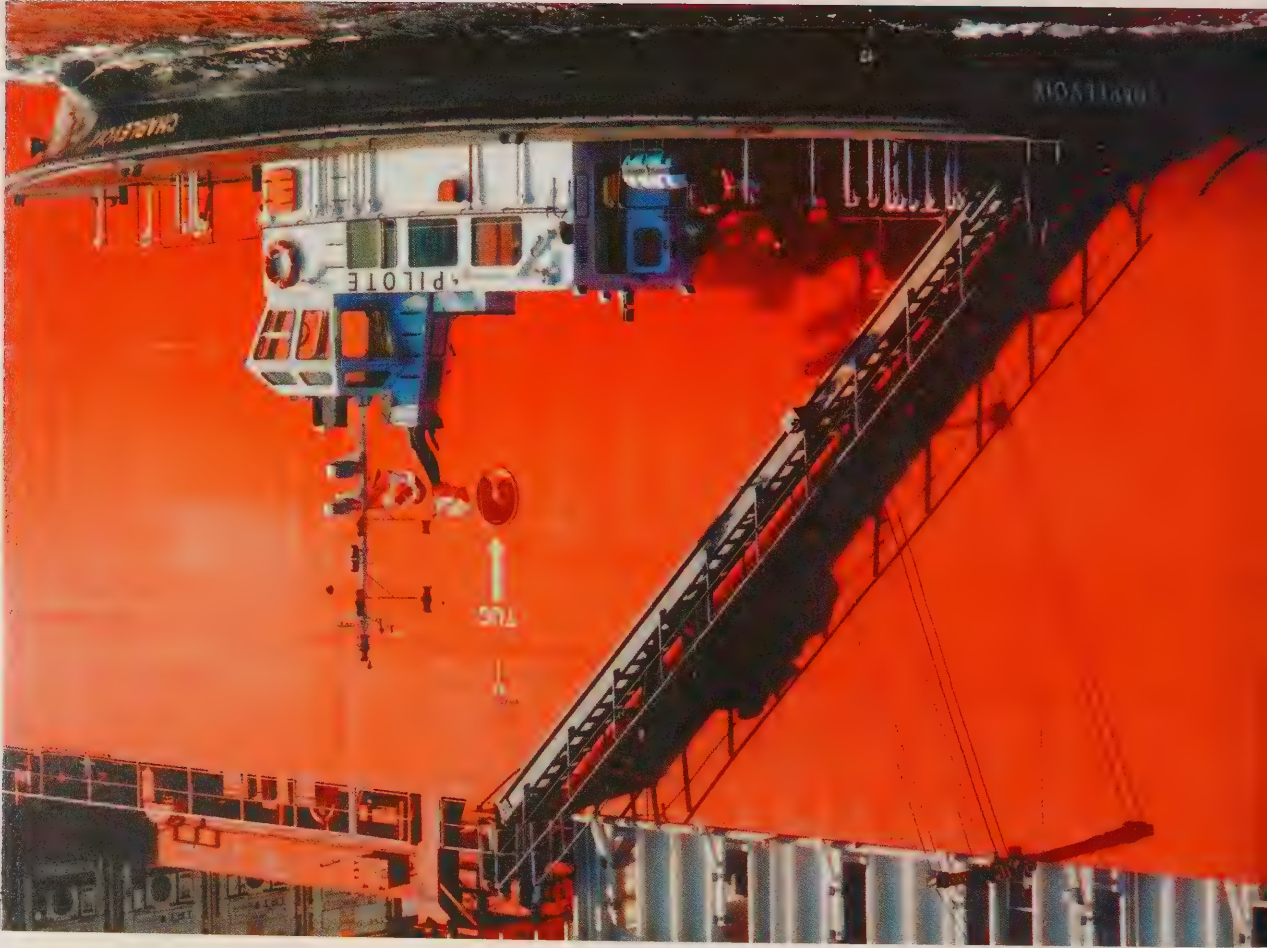
Siège social :
715, square Victoria
6^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

Téléphone : (514) 283-6320
Télécopieur : (514) 496-2409
Courrier électronique : apl@apl.gc.ca

No de catalogue : TL1-2000
ISBN 0-662-65540-0

La présente publication est imprimée au
Canada sur du papier recyclé.

Canada



Administration de pilotage
des Laurentides





Laurentian Pilotage Authority

CAL
LP
- A56



Canada

2001 Annual Report

Cover photo:

Reproduction of a photo illustrating the pilot boat Côte Nord which is permanently based at the pilot station located at Les Escoumins, Quebec.

Head Office :
715, Victoria Square
6th Floor
Montréal, Quebec
H2Y 2H7

Telephone: (514) 283-6320
Telecopier: (514) 496-2409
Electronic mail: apl@apl.gc.ca

Catalogue number: TL1-2001
ISBN 0-662-66351-9

The present publication is printed in
Canada on recycled paper.

TABLE OF CONTENTS

- 2. **Message from the Chairman**
- 5. **Mission and Annual Review**
- 9. **Strategic Orientation**
- 12. **Economic Conditions**
- 14. **Outlook for 2002**
- 16. **Economic Retrospective**
- 18. **Comparative Statement and Statistics**
- 19. **Safety and Marine Occurrences**
- 20. **The Authority**
- 21. **Directors and Officers**
- 22. **Financial Section**



Message from the Chairman

The Honourable David M Collenette
PC, MP
Minister of Transport
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

Dear Minister:

I am pleased to present the Laurentian Pilotage Authority's Annual Report for the year ending December 31, 2001.

RESULTS: The number of assignments in 2001 totalled 18,655, compared with 20,713 in 2000, a decrease of 10%. The average number of assignments over the last five years, ie, from 1997 to 2001, was 20,796.

In 2001, the Authority kept its administrative and operating expenses as low as possible. The Authority's revenues totalled \$41,114,723, a decrease of \$232,314, resulting in a net loss of \$160,075 attributable in large part to a significant decrease in marine traffic and late publication of the tariff applicable as of January 1, 2001.

TARIFFS: Projected tariff increases of 4.2% in 2001 and 4.1% in 2002 met with opposition from some marine industry members. After hearings were held, the Canadian Transportation Agency rendered a favourable decision that granted the requested tariff increases and tariff amendments. The increases were only adopted by order in council on February 15, 2001, thereby delaying application of the 2001 tariff by seven weeks.

In response to suggestions issued by the Canadian Transportation Agency, the Authority's Board of Directors agreed to set up a Tariff Review Committee in order to consult the marine industry on

Message from the Chairman

projected increases in 2003 and 2004 and examine the possibility of making innovative changes to the current tariff formula.

REGULATIONS: Further to the report on outstanding pilotage issues, the Authority published proposed regulatory amendments in the Canada Gazette in July 2001. The pilot corporations submitted notices of objection to the proposed amendments. Transport Canada therefore appointed an investigator in November to conduct an investigation and submit recommendations with respect to the proposed regulatory amendments.

IMPLEMENTATION OF A NEW COMPUTER SYSTEM: In May 2001, the contractor got the system up and running. During the so-called warranty period, there were repeated delays and errors. Because of the many problems and employee dissatisfaction and following various meetings between the Authority and the supplier to try to correct the situation, the Authority will soon initiate arbitration procedures, as set out in the terms and conditions of the agreement signed in January 1999.

RISK MANAGEMENT STUDY: Further to the requirements set out in the recommendations issued by the Canadian Transportation Agency in November 1999 as part of the departmental review of outstanding pilotage issues, the Authority began consultations with the marine industry in April 2001 to sound out its opinion on priorities they wanted the Authority to give to various issues that should be looked at in a risk assessment. The concerns expressed prompted the Authority in August 2001 to initiate a study using the "Pilotage Risk Management Method" to determine the validity of current limits on size, tonnage and classes of Canadian ships subject to compulsory pilotage in Districts 1-1, 1 and 2.

NEW BOARD MEMBERS: The Board welcomed two new members during the fiscal year: Gilles Bélanger, President of The Shipping Federation of Canada, and Jean-Louis Dufour, Lower St Lawrence River Pilot. I would like to thank departing Board members Jean Bouchard and Michael B Milner for their contribution and experience, which proved indispensable for carrying out the Authority's mission.


Message from the Chairman

SAFETY: The Authority achieved an unprecedented level of success, of which all stakeholders should be proud, in meeting its prime objective to make navigation safer in the waterways under its supervision. An ongoing effort on everyone's part will be needed to maintain this high level of performance.

NEW PILOT BOAT: During the fiscal year, the Authority began operating a new pilot boat, the *Côte-Nord*. The vessel replaced the *Le Basque*, which had become obsolete for the tasks required of it. The *Côte-Nord* is a very state-of-the-art vessel. It has advanced technology equipment like the *Charlevoix*, acquired in 1996, and is a significant addition that will ensure that pilot boat trips (transshipments) are carried out with greater efficiency, safety and speed over 12 months of the year.

THANKS: I would like to say thanks to the following: all employees for their unstinting efforts to provide quality customer service; the pilots for their professionalism; the marine industry for its co-operation and support; government and private-sector agencies for helping us on a daily basis to fulfil our mission; and members of the Board of Directors for their support and hard work on advisory committees.

Yours sincerely,



Jean-Claude Michaud
Chairman

Montreal, Canada
February 15, 2002

Mission and Annual Review

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service on the waters of the St Lawrence River between Les Escoumins and the north gate of the St Lambert Lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The Authority's mandate was set out in the 1972 Pilotage Act.

REGULATORY POWERS

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates the establishment of compulsory pilotage districts, exemptions from compulsory pilotage, pilotage fees and classes of pilot licences and certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will enable it to be financially self-sufficient. Tariff increases shall be published and authorized.

DESCRIPTION OF ACTIVITIES

To fulfil its mandate, the Authority has established three compulsory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec City and a third for the navigable waters between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also adopted regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-compulsory waters.

Pilotage services within the limits of the Port of Montreal are provided by pilots employed by the Authority. Services for navigable waters between Montreal and Les Escoumins, including the Saguenay River, are provided by pilots contracted from two corporations with which the Authority has entered into agreements.

The pilot assignment system operates 24 hours a day year round. A dispatching centre in Quebec City is in charge of assigning pilots for the district between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. A centre in Montreal is in charge of the districts between Montreal and Quebec City. These centres are equipped with a standardized computer system.

Mission and Annual Review

Pilot boats transport pilots from shore to ship. The Authority owns and operates a pilot station in Les Escoumins, as well as pilot boats capable of serving ships throughout the year.



The Authority contracts out services at the following pilot stations to private companies: Quebec City, Trois Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal.

The Authority must co-ordinate its efforts, activities and management with a number of organizations, including the following: the Atlantic Pilotage Authority, to manage services in non-compulsory waters; the St Lawrence Seaway Authority, which operates the St Lambert Lock; the Canadian Coast Guard, which manages marine activities, navigational aids and dredging and icebreaking services; the Marine Traffic Services Centre; the various ports in the region; and the associations representing agents, owners and operators of Canadian and foreign ships.

Mission and Annual Review

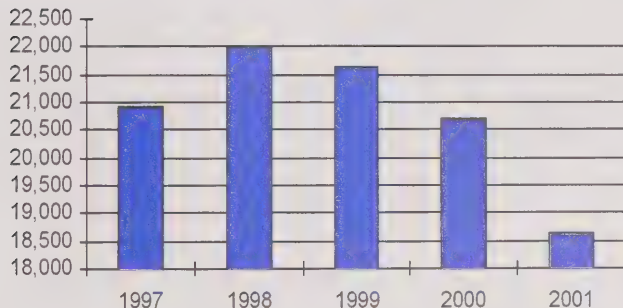
The Authority has its head office in Montreal. The Board of Directors consists of seven members who are appointed by the Governor in Council. The Chairman of the Board is also the Chairman and Chief Executive Officer of the Authority.

The management and administrative staff, dispatchers, ships' crews and Port of Montreal pilots are permanent employees of the Authority and they number 54. There are approximately 195 contract pilots; their numbers vary, depending on marine traffic requirements. Each year, the Authority receives between 30 and 50 applications for pilot positions. Using a system based on experience and professional qualifications, the Authority draws up an annual recruiting list of future pilots. Most candidates are graduates of the *Institut maritime du Québec* in Rimouski. The Authority may also recruit graduates from similar institutions, such as the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

VOLUME OF ACTIVITY

Revenues from pilotage fees and the cost of pilotage services are directly related to the number of pilot assignments and hours, and ship size and draught. The size and draught of ships plying the St Lawrence River vary from year to year.

NUMBER OF ASSIGNMENT



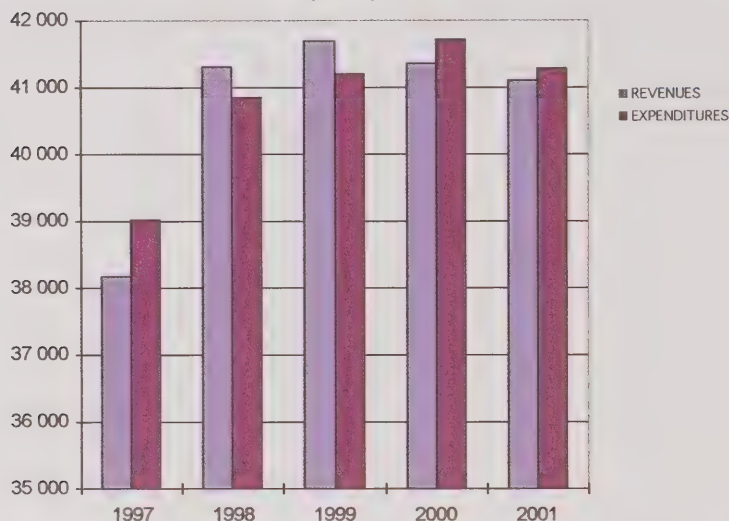
The number of ships navigating the St Lawrence River directly affects the number of pilot assignments.

Revenues and expenses related to the pilot boats operated by the Authority and those under contract are also related to the number of services provided to ships. Administrative and dispatching centre expenses are relatively fixed, and the volume of marine traffic has little impact on them.

Mission and Annual Review

FINANCING

REVENUES AND EXPENDITURES
(\$'000)



Over the years, the Authority has incurred losses and accumulated deficits. Our efforts to better manage revenues and expenses have proved productive and since 1998, we have reduced our bank loans.

Until 1995 the annual cash flow deficit was covered by parliamentary appropriations. Bill C-9, adopted in 1998, amended the Pilotage Act and prohibited the use of parliamentary appropriations.

Consequently, in 1996 and 1997, the Authority covered cash flow deficits with bank loans to be repaid in the following years with revenues generated by its operations. The deficits for 2000 and 2001 were financed out of working capital and regular bank loans.

The balance of the loan to cover the 1996 deficit was \$291,847 on December 31, 2001 and will be completely repaid in 2002.

During the fiscal year, the mortgage loan taken out in 1996 to finance the purchase of a pilot boat was renegotiated. Current economic and financial conditions made it possible to reduce the rate in effect during the first term of this loan.

A seven-year leasing contract was negotiated for the use of a new pilot boat, which was put into service in the spring of 2001. At right is a photograph of the boat operating off Les Escoumins.



Strategic Orientation 2001

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
<p>Achieve financial self-sufficiency</p> <ul style="list-style-type: none"> - Change in revenues - Effective cost management - Upgrading of management, administrative and operating methods 	<ul style="list-style-type: none"> - After the working committee was set up to review the tariff in order to simplify it and bring it into line with current pilotage operating conditions, new tariff regulations were published in 2000 that included increases of 4.2% in 2001 and 4.1% in 2002. Some users have filed objections to the new tariff regulations with the Canadian Transportation Agency; - Bill C-9 has not delivered the desired benefits in terms of financial self-sufficiency because the Government of Canada is unable to implement new tariffs 30 days after publication, as stipulated in the Act. The tariff for 2001 only took effect on February 15, 2001, even though it was published on September 16, 2000. This delay cost the Authority \$160,000 in revenue; - A 10.0% decrease in traffic had a negative impact on revenues. - Debt servicing costs have fallen as a direct result of loan pay-downs and lower interest rates; - Labour contract negotiations with employee pilots working in the Port of Montreal and with one of the employee groups were not completed in 2001. The negotiations will continue in 2002. - The old assignment, billing and remuneration system was successfully changed over to the year 2000. The system was subsequently abandoned in June 2000 and a new system is now used. The new system has been a source of many problems affecting overall efficiency. It was stabilized in the second half of 2001.

Strategic Orientation 2001

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
Maximize pilotage system efficiency <ul style="list-style-type: none"> - Minimize the number of marine incidents - Offer the best pilotage service and meet user requirements - Replace fixed assets 	<ul style="list-style-type: none"> - Less than 1% of all assignments in 2001 were incident-free; - Pilots continued to receive ongoing training; courses using the simulator were available; - Incidents were investigated and reports were submitted to management for assessment and decisions. - The development of new computerized assignment and billing systems began in 2001; - Consultations and numerous discussions about the quality and efficiency of services and information provided were held with users. - A contract for the lease of a replacement pilot boat was negotiated. The construction of the pilot boat began in 2000. It was delivered and put into service in the spring of 2001.
Review the current system for issuing pilotage certificates <ul style="list-style-type: none"> - Update Authority regulations - Assess the pilotage certificate program 	<ul style="list-style-type: none"> - Following the work of the Regulatory Review Committee, the revised regulations were sent to Ottawa and published in July 2001. Notices of objection were filed and Transport Canada appointed an investigator. - A training program has been developed and will be implemented upon adoption of the Regulations.

Strategic Orientation 2001

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
<i>Follow up and implement Transport Canada recommendations</i> <ul style="list-style-type: none">- Implement a pilot competency and service quality evaluation system- Review procedures and programs for obtaining pilotage certificates- Assess pilotage requirements, associated conditions and risks arising from changes	<ul style="list-style-type: none">- The record of training received by pilots, developed jointly with the pilot corporations, was used as a tool for evaluating pilot competencies;- A Complaints Report and a Delayed Vessel Report was in effect and used to evaluate service quality.- The new procedures developed in recent years that include a tailored training program will be implemented by mutual agreement with the parties concerned upon adoption of the Regulations.- The various stakeholders decided to begin the task by conducting a study assessing the pilotage requirements of Canadian vessels.

Economic Conditions

The Authority provides services in a highly regulated monopolistic market. Under the Pilotage Act, ships meeting certain specifications that navigate the St Lawrence River between Les Escoumins and St Lambert must use the pilotage services of the Authority, the only organization authorized to provide these services in this region. Many elements of the Authority's monopolistic role create operating and management methods that differ from what one would find in a competitive market.

TARIFFS

To avoid abuses, legislators created procedures for establishing pilotage tariffs. When the Authority needs to change its tariffs, it must publish them in the *Canada Gazette*. Users then have a period of time in which to challenge them. The Canadian Transportation Agency, an independent body, evaluates the user's petition and then decides what type of investigation to conduct to resolve the dispute. The Authority is required under the Act to respect the decision rendered by the Canadian Transportation Agency. The lengthy process of implementing a new tariff sometimes results in lost revenue for the Authority.

In the event of an unfavourable decision by the Canadian Transportation Agency, the financial loss incurred as a result of the adverse judgment would have a direct impact on the Authority's revenues. The Authority would have to review its strategies and goals to maintain financial self-sufficiency.

PILOTS

Pilotage services are rendered by pilots belonging to pilot corporations with which the Authority negotiates contractual agreements. Only Port of Montreal pilots are Authority employees. Under the Act, pilots working in a given district are either contract pilots or pilots employed by the Authority.

Since pilotage services for each district are provided by a single group and because the Act precludes competition, the Authority must negotiate with pilot corporations, which are monopolies. Bill C-9, however, contains a provision for resolving differences arising during negotiations. Under this Bill, work stoppage of any kind is prohibited.

Costs related to pilotage contracts account for approximately 80% of the Authority's total costs. Consequently, contract negotiations have a direct impact on the Authority's financial management.

Economic Conditions

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct impact on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. The Port of Montreal is the terminus of navigation because the St Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER			
		<u>2001</u>	<u>%</u>
1st	quarter	3,592	19.2%
2nd	quarter	4,715	25.3%
3rd	quarter	4,918	26.4%
4th	quarter	5,430	29.1%

Because certain expenses are fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including:

- Weather conditions
Variable summers and harsh winters affect costs and piloting activity.
- Value of the Canadian dollar
Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.
- Inflation and interest rates
These two economic factors have an impact on product prices and international trade, on which merchant shipping depends.
- Competition from other transportation modes
Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.
- Competition from the United States
Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports compete fiercely with the St Lawrence corridor.

Outlook for 2002

Changes will be made to the organization structure in 2002. The duties of the Chief Executive Officer will be divided between the Chair of the Board of Directors and the President and Chief Executive Officer.

Some of the recommendations issued by the Department of Transport will be implemented in 2002 and a high level of safety will be maintained. Financial self-sufficiency continues to be a concern and ongoing challenge.

COMPUTER SYSTEM

The Authority has invested considerable effort and resources into maintaining its current computerized pilot assignment and pilotage services billing system. In order to continue providing quality service and improve service quality while reducing costs to the maximum, a new system will be set up in the fall of 2002.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 2002 with a slight profit. However, continued vigilance is required because when decreases in traffic in the past two years, debt pay-downs and disbursements to acquire fixed assets are taken into account, the Authority could end up with a cash flow deficit by the end of 2002, which will have to be financed by a bank loan.

A new tariff of pilotage fees, including a 4.1% increase, came into effect on January 1, 2002. Increases in future years will be determined in the next few months in accordance with procedures set out in the Act.

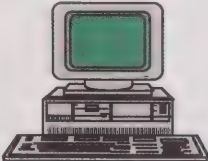
ADMINISTRATION AND OPERATIONS

In recent years, the Authority has managed its resources efficiently while maintaining the quality of its services and a high level of client satisfaction. The corporate plan will keep the Authority on the same course in order to preserve achievements to date and do even better. The turnover rate of permanent staff is negligible, which enables the Authority to retain their expertise.

Two labour agreements expired in 2001. The agreement with staff pilots working in the Port of Montreal expired on December 31, 2001, while the agreement with dispatchers, office employees and sailors expired on June 30, 2001. Negotiations took place in 2001 and will continue in 2002 until these agreements are renewed.

Outlook for 2002

INTERNET

INTERNET	apl@apl.gc.ca
	<p>The Authority can be reached by Internet so as to provide its clients with the best possible service. A Web site will be operational in 2002 and will provide information for marine operators and the general public.</p> <p>www.pilotagestlaurent.gc.ca</p>

Economic Retrospective

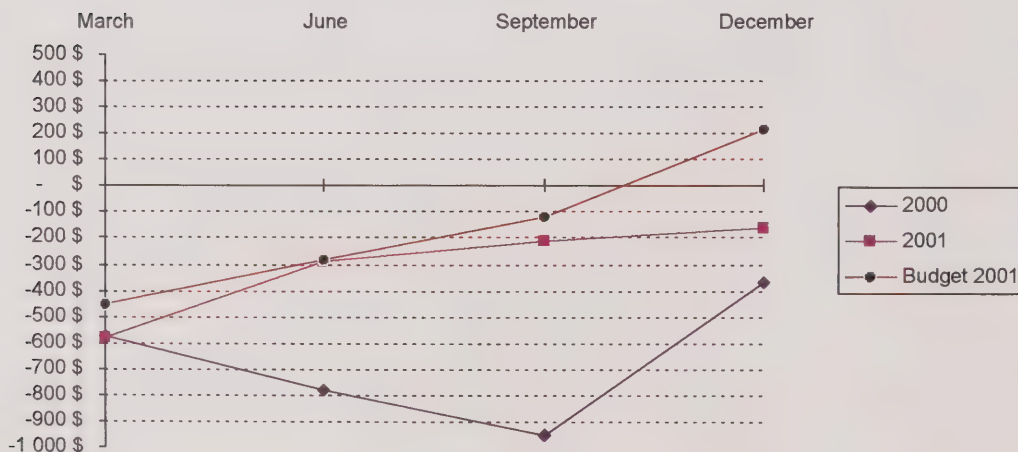
The following analysis has been provided to make the financial statements on the following pages easier to understand, explain year-to-year variations and relate figures to the budgets allocated for 2001.

FINANCIAL OVERVIEW

In the 2001 fiscal year, the Authority posted a net loss of \$160,075. Compared with the net loss of \$369,778 in 2000, the Authority has therefore reduced its net loss by \$209,703. The 2001 budget had forecast a net profit of \$215,000. Efforts were made to boost revenues and reduce and/or cap expenditures. The 2001 results did not enable the Authority to achieve financial self-sufficiency mainly because of a 10% drop in traffic volume and the delay in implementing the 2001 tariff.

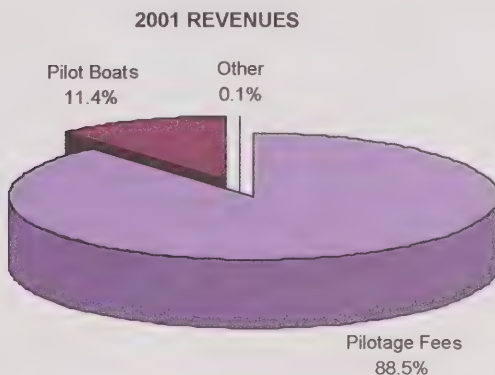
The balance of bank loans was reduced with funds generated by the Corporation's operations. The loan to finance the 1997 deficit was repaid in full in 2001.

Comparative table of results as at December 31, 2001
(\$000)



Economic Retrospective

Revenues are derived chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage tariff incorporating a 4.2% increase came into effect on February 15, 2001. Marine traffic decreased by 10% in 2001 from the previous year. Average ship dimensions and drafts were roughly the same as in 2000. These factors as a whole decreased revenues by \$232,314.

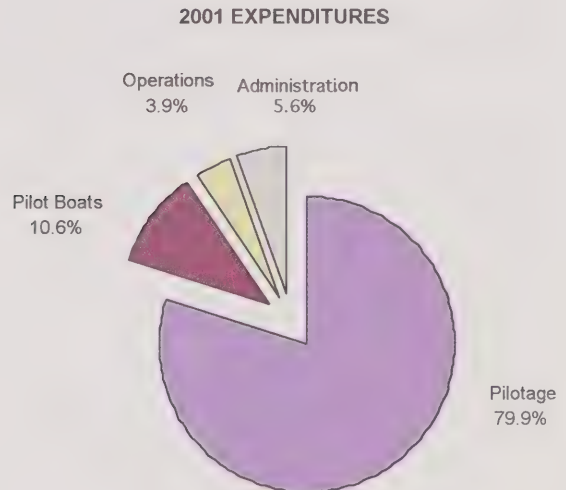


Revenues from pilot boats are likewise influenced by traffic volume and user fee increases. These revenues cover the cost of the services offered by the Authority using its pilot boats, as well as what the Authority has to pay private companies for their services, plus the overhead associated with these services.

EXPENDITURES

Most of the Authority's costs consist of pilot fees, salaries and benefits. Like revenues, these costs are directly affected by marine traffic volume, as well as by ship dimensions and draughts.

Administrative costs have increased, reflecting increases in payroll, depreciation of the new computer system and computer system maintenance costs.



Comparative Statement and Statistics

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	2001	2000	1999	1998	1997
Revenues					
Pilotage charges	\$36,379	\$36,479	\$36,814	\$36,298	\$33,654
Pilot boats	4,691	4,675	4,833	4,932	4,442
Other	45	193	42	81	89
TOTAL	41,115	41,347	41,689	41,311	38,185
Expenses					
Pilot's fees, salaries and benefits	32,973	33,741	33,566	33,086	31,946
Operating costs of pilot boats	4,377	4,392	4,285	4,479	4,081
Operation and administration	3,925	3,584	3,362	3,282	2,992
TOTAL	41,275	41,717	41,213	40,847	39,019
Net income (loss)	\$(160)	\$(370)	\$476	\$464	\$(834)
Working capital	\$(2,243)	\$(3,761)	\$(1,202)	\$(664)	\$(918)
Number of employees					
Officers	3	3	3	3	3
Administration	12	12	12	10	10
Dispatching	18	18	17	17	16
Boat crew	12	12	12	12	12
Employee pilots	9	8	8	8	8
Contract pilots	177	173	176	174	167
(active certificates – person years)					
Statistics					
Number of assignments	18,655	20,713	21,654	22,018	20,941
Number of marine occurrences*	22	26	22	29	26
Holders of marine pilotage certificates	7	7	7	6	5

*Compilation of all reported marine occurrences with or without damage.

Safety and Marine Occurrences

Navigation safety on the St Lawrence River is the primary objective of the Authority and its pilotage system, which must be efficient and economical and meet the needs of marine operators.

No major accidents caused by pilotage system deficiencies were reported in 2001. Some marine occurrences, such as collisions with wharves or other port equipment, were reported and recorded. There were occurrences on less than 1% of pilotage missions during the year. The competency of the pilots, the ongoing training program and the quality of equipment contributed to the marine safety effectiveness, quality and level of excellence, in which we take pride.

OCCURRENCE	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Striking	0	2
Collision with embankment	0	2
Collision with port equipment	1	4
Collision with wharf	7	8
Collision with ship	2	4
Collision with bridge	2	0
Collision with buoy	2	1
Stranding	5	5
Other	3	0
Total	22	26

The Authority

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to the St Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To achieve these objectives, regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

- 1) establishment of compulsory pilotage areas;
- 2) prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;
- 3) prescribing of classes of pilotage licences and certificates that may be issued;
- 4) prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all regulations that are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Directors and Officers



Board of Directors

Jean-Claude Michaud

Chairman and Chief Executive Officer

4th from left in photo

Gilles Bélanger

President

The Shipping Federation of Canada

1st from left in photo

Clément Gaudreau

Lieutenant Colonel

retired

2nd from left in photo

Anne Carrier

President

Anne Carrier Architectes

3rd from left in photo

Gilles Denis

Pilot

Pilotes du St-Laurent central inc.

5th from left in photo

Jean-Louis Dufour

Pilot

Corporation des pilotes du Bas St-Laurent

6th from left in photo

Capt Rosaire Desgagnés

Director of Shipping

Groupe Desgagnés inc.

7th from left in photo

Corporate Secretariat and Officers

Guy P Major, LL.L

Corporate Secretary

8th from left in photo

Yvon Martel

Treasurer

Clément Deschênes

Director of Operations


STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Authority is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's experience and judgement.

Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and its regulations as well as the *Pilotage Act* and regulations and by-laws of the Authority and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee, composed of three directors who are not employees of the Authority. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.



Jean-Claude Michaud
Chairman



Yvon Martel
Treasurer

Montreal, Quebec
February 15, 2002



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 2001 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2001 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Richard Flageole, FCA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 15, 2002

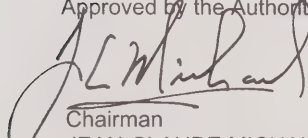
LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

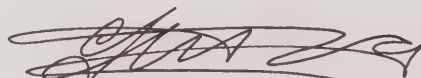
Balance Sheet as at December 31, 2001

	2001	2000
Assets		
Current		
Accounts receivable	\$6,196,492	\$7,362,751
	<u>6,196,492</u>	<u>7,362,751</u>
Long term		
Trust account – contingency (Note 6)	916,897	434,000
Capital assets (Notes 4 and 5)	2,685,863	3,005,628
	<u>3,602,760</u>	<u>3,439,628</u>
Total assets	<u>\$9,799,252</u>	<u>\$10,802,379</u>
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	\$1,246,609	\$1,271,449
Current portion of bank loans (Note 5)	432,000	2,532,944
Accounts payable	6,760,517	7,319,074
	<u>8,439,126</u>	<u>11,123,467</u>
Long term		
Liability relating to a contingency (Note 6)	916,897	434,000
Provision for employee termination benefits	817,005	841,222
Bank loans (Note 5)	1,674,266	291,657
	<u>3,408,168</u>	<u>1,566,879</u>
Total liabilities	<u>11,847,294</u>	<u>12,690,346</u>
Equity of Canada		
Contributed capital	2,479,154	2,479,154
Deficit	(4,527,196)	(4,367,121)
	<u>(2,048,042)</u>	<u>(1,887,967)</u>
Total liabilities and Equity of Canada	<u>\$9,799,252</u>	<u>\$10,802,379</u>

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:


Chairman
JEAN-CLAUDE MICHAUD


Member
GILLES BÉLANGER

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Deficit for the year ended December 31, 2001

	2001	2000
Revenues		
Pilotage charges	\$41,069,115	\$41,153,631
Interest and other revenues	45,608	193,406
	<u>41,114,723</u>	<u>41,347,037</u>
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	32,972,636	33,741,018
Operating costs of pilot boats (Note 5)	4,376,711	4,391,844
Staff salaries and benefits	2,302,056	2,134,108
Professional and special services	696,510	486,922
Rentals	228,791	213,731
Financing costs	123,153	126,412
Transportation, travel and hospitality	106,228	94,594
Utilities, material and supplies	94,428	87,216
Communications	68,493	81,383
Maintenance	42,784	54,118
Other	263,008	305,469
	<u>41,274,798</u>	<u>41,716,815</u>
Loss for the year	(160,075)	(369,778)
Deficit, beginning of the year	(4,367,121)	(3,997,343)
Deficit, end of the year	<u><u>\$(4,527,196)</u></u>	<u><u>\$(4,367,121)</u></u>

The accompanying Notes are in integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows for the year ended December 31, 2001

	2001	2000
Operating activities		
Loss for the year	\$(160,075)	\$(369,778)
Non-cash items:		
Amortization	433,055	459,255
Increase (decrease) in the provision for employee termination benefits	(24,217)	18,298
	<u>248,763</u>	<u>107,775</u>
Decrease (increase) in accounts receivable	1,166,259	(953,577)
Increase (decrease) in accounts payable	(558,557)	593,782
	<u>856,465</u>	<u>(252,020)</u>
Investing activities		
Additions to capital assets	(113,290)	(133,223)
Financing activities		
Repayment on bank loans	(718,335)	(981,114)
Bank indebtedness		
Decrease (increase) for the year	24,840	(1,366,357)
Balance, beginning of the year	(1,271,449)	94,908
Balance, end of the year	<u>\$(1,246,609)</u>	<u>\$(1,271,449)</u>
Supplemental information		
Interest paid	<u>\$246,201</u>	<u>\$263,722</u>

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 2001

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis. In accordance with the new Canada Marine Act assented to on June 11, 1998 (Bill C-9) that modified the Pilotage Act, the Authority no longer has access to Parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. The Authority is not an agent of Her Majesty and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years and 20 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	5 years
Computer equipment	3 years and 5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements (continued) December 31, 2001

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Both employees and the Authority contribute to the cost of the Plan. This contribution represents the total pension obligation of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement. The Authority's current years pension expense is \$371,674 (\$259,063 in 2000). The employee contribution is \$145,116 (\$138,826 in 2000).

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Employee future benefits

The Authority is required to recognize certain non-pension post-employment benefits over the periods which employees rendered services to the Authority. Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 2001, the fair value of the bank loans is estimated at \$2,136,723 (\$2,845,233 on December 31, 2000) while the book value is \$2,106,266 (\$2,824,601 on December 31, 2000). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes of Financial Statements (continued) December 31, 2001

4. Capital assets

	2001			2000		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	9,300	--	9,300	9,300	--	9,300
Buildings	127,394	49,249	78,145	128,284	43,677	84,607
Pilot Boats	2,990,196	1,483,190	1,507,006	2,927,980	1,328,742	1,599,238
Furniture and fixtures	155,214	128,364	26,850	155,682	124,602	31,080
Communications equipment	111,739	85,320	26,419	109,201	77,355	31,846
Computer equipment	931,724	469,877	461,847	908,445	308,273	600,172
Boarding facilities	303,344	245,445	57,899	303,344	237,156	66,188
Wharf improvements	1,090,318	571,921	518,397	1,090,318	507,121	583,197
	\$5,719,229	\$3,033,366	\$2,685,863	\$5,632,554	\$2,626,926	\$3,005,628

Amortization for the year is \$433,055 (\$459,255 in 2000).

5. Bank Loans

	2001	2000
Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2008 and bears interest at a rate of 6.54%. The capital repayments are calculated based on a mortization period of 10 years, guaranteed by a first maritime mortgage on a pilot boat with a net book value of \$1,439,205.	\$1,814,419	\$1,949,443
Loan to finance the cash deficit of the year 1996 matures in 2002 and bears interest at a rate of 7.10%.	291,847	844,935
Loan to finance the cash deficit of the Year 1997 matures in 2001 and bears Interest at a rate of 5.9%.	--	30,223
	2,106,266	2,824,601
Less : current portion	432,000	2,532,944
	\$1,674,266	\$291,657
As at December 31, the capital repayments of these loans for the following years are as follows :		
2001	--	2,532,944
2002	432,000	291,657
2003	149,409	--
2004	159,478	--
2005	170,227	--
2006 to 2008	1,195,152	--
	\$2,106,266	\$2,824,601

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements (continued) December 31, 2001

Interest expense in the amount of \$132,584 (\$145,696 in 2000) related to the bank loan to finance a pilot boat is recorded in the item "Operating costs of pilot boats".

6. Contingencies

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

For one of these claims, one provider of the pilotage services contested the application of the pilotage regulations with respect to double pilotage for certain types of ships. The claim for pilot fees over the last four years is in the order of \$1.5 million. The Authority has not recorded neither the pilot fees as an expense, nor any related revenues for the pilot charges which could possibly be recovered from the clients.

However, amounts were billed during the fiscal years 2000 and 2001 to the owners of relevant ships. This has resulted in the receipt of approximatively \$0.9 million which are currently held in trust and are disclosed in the assets as "Trust account – contingency" as well as in the liabilities as "Liability relating to a contingency". A large portion of these restricted funds are invested in provincial government guaranteed bonds and bank acceptances issued by a Canadian chartered bank.

The final outcome of this claim cannot be determined at this time. It is the opinion of management that it will not result in any material liabilities to the Authority. The impact of a final decision will be recorded in the year where such a final decision will be rendered.

7. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

2002	185,251
2003	185,251
2004	30,875
	<u>\$401,377</u>

During the year 2000, the Authority signed a contract for the lease of a pilot boat that was delivered in the spring of 2001. The lease contract has a seven-year term from May 2001 to April 2008. Monthly payments are of \$29,121. The future minimum payments under this contract are as follows:

2002	349,455
2003	349,455
2004	349,455
2005	349,455
2006 to 2008	815,395
	<u>\$2,213,215</u>

8. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

9. Comparative figures

Certain of the 2000 comparative figures have been reclassified to conform to the current year's presentation.



Administration de pilotage
des Laurentides

Laurentian Pilotage
Authority

Limites géographiques des a *Geographical limits of activi*



activités ies



Canada

8. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'Etat créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

9. Chiffres correspondants

Certains chiffres de 2000 ont été reclassés, de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2001

Les frais d'intérêts de 132 584 \$ (145 696 \$ en 2000) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste « coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

6. Eventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

Dans le cadre de l'une de ces poursuites, l'un des fournisseurs du service de pilotage conteste l'application du règlement sur le pilotage en matière de double pilotage sur certains types de navires. La réclamation des honoraires des pilotes portant sur les quatre dernières années et est de l'ordre de 1,5 millions de dollars. L'Administration n'a pas comptabilisé comme dépenses ces honoraires aux pilotes, ni comme revenus y relatifs, les droits de pilotage qu'elle pourrait possiblement recouvrer de ses clients. Par prudence, des sommes ont été facturées durant les exercices 2000 et 2001 aux propriétaires des navires pertinents. Ainsi, des sommes d'environ 0,9 million de dollars sont détenues en fidéicommiss et présentées à l'actif comme « Compte en fidéicommiss – éventualité » et au passif comme « Passif relié à une éventualité ». Une grande partie de ces fonds affectés sont investis dans des obligations garanties par un gouvernement provincial et dans des acceptations bancaires d'une banque à charte canadienne.

L'issue finale de cette réclamation ne peut être déterminée pour le moment. La direction est d'avis que l'Administration ne subira pas de perte importante. Les effets d'une décision finale seront pris en compte dans l'exercice où elle sera rendue.

7. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

2002	185 251
2003	185 251
2004	30 875
	<u>401 377 \$</u>

Au cours de l'année 2000, l'Administration a signé un contrat pour la location d'un bateau-pilote qui a été livré au printemps 2001. Le contrat de location est d'une durée de sept ans de mai 2001 à avril 2008. Les mensualités sont de 29 121 \$. Les engagements minimums exigibles en vertu de ce contrat sont les suivants :

2002	349 455
2003	349 455
2004	349 455
2005	349 455
2006 à 2008	815 395
	<u>2 213 215 \$</u>

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2001

du 31 décembre 2001

L'amortissement pour l'exercice est de 433 055 \$ (459 255 \$ en 2000).

	2001	2000
1. Total population	67,890	67,890
2. Population aged 15 years and over	52,340	52,340
3. Population aged 15 years and over who are employed	28,910	28,910
4. Population aged 15 years and over who are unemployed	23,430	23,430
5. Unemployed population aged 15 years and over by sex		
(a) Male	12,110	12,110
(b) Female	11,320	11,320
6. Unemployed population aged 15 years and over by education level		
(a) Less than high school	8,910	8,910
(b) High school graduate	10,520	10,520
(c) Some college	1,890	1,890
(d) Bachelor's degree or higher	2,110	2,110

Moins : tranche échéant à moins de un an

Au 31 décembre, les versements sur le capital de ces emprunts au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite) du 31 décembre 2001

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent le coût du régime. Cette contribution représente le total des obligations de l'Administration. Les contributions, pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite. La charge de retraite de l'exercice de l'Administration est de 371 674 \$ (259 063 \$ en 2000). La cotisation versée par les employés est de 145 116 \$ (138 826 \$ en 2000).

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Avantages sociaux futurs

L'Administration est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours des exercices où les employés rendent des services à l'Administration. À la cessation de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. L'Administration constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes comme prestations constituées.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les éléments d'actif et de passif présentés et sur la présentation d'éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les transactions liées aux débiteurs et aux créditeurs sont encourues dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapprochent de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 2001, la juste valeur des emprunts bancaires est estimée à 2 136 723 \$ (2 845 233 \$ au 31 décembre 2000), alors que la valeur aux livres est de 2 106 266 \$ (2 824 601 \$ au 31 décembre 2000). L'estime est basé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2001

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer. En vertu de la nouvelle Loi maritime du Canada sanctionnée le 11 juin 1998 (Loi C-9) et qui a pour effet de modifier la Loi sur le pilotage, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. L'Administration n'est pas un agent de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans et 20 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	5 ans
Matériel informatique	3 ans et 5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quel	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financées par crédits parlementaires sont comptabilisées à titre de capital d'apport.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Etat des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

2001	2000
(160 075)\$	(369 778)\$
433 055	459 255
(24 217)	18 298
248 763	107 775
1 166 259	(953 577)
(558 557)	593 782
856 465	(252 020)
Activités d'exploitation	
Perte nette pour l'exercice	
Éléments hors-caisse :	
Amortissement	
Augmentation (diminution) de la provision pour	
prestations de cessation d'emploi	
Diminution (augmentation) des débiteurs	
Augmentation (diminution) des créditeurs	
Activités d'investissement	
Acquisitions d'immobilisations	
(113 290)	(133 223)
Activités de financement	
Remboursement sur emprunts bancaires	
(718 335)	(981 114)
Dettes bancaires	
Diminution (augmentation) de l'exercice	
Solde au début de l'exercice	
Solde à la fin de l'exercice	
(1 246 609)\$	(1 271 449)\$
24 840	(1 366 357)
94 908	
Information supplémentaire	
Intérêts payés	
246 201 \$	263 722 \$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des résultats et du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

	2001	2000
Revenus		
Droit de pilotage	41 069 115 \$	41 153 631 \$
Intérêts et autres revenus	45 608	193 406
	<u>41 114 723</u>	<u>41 347 037</u>
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	32 972 636	33 741 018
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 5)	4 376 711	4 391 844
Salaires et avantages du personnel	2 302 056	2 134 108
Services professionnels et spéciaux	696 510	486 922
Loyers	228 791	213 731
Frais financiers	123 153	126 412
Transports, déplacements et frais d'accueil	106 228	94 594
Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements	94 428	87 216
Communications	68 493	81 383
Entretien	42 784	54 118
Autres dépenses	263 008	305 469
	<u>41 274 798</u>	<u>41 716 815</u>
Perte nette pour l'exercice	(160 075)	(369 778)
Déficit au début de l'exercice	(4 367 121)	(3 997 343)
Déficit à la fin de l'exercice	<u>(4 527 196)\$</u>	<u>(4 367 121)\$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan
au 31 décembre 2001

2000	2001
7 362 751 \$	6 196 492 \$
7 362 751	6 196 492
434 000	916 897
3 005 628	2 685 863
3 439 628	3 602 760
10 802 379 \$	9 799 252 \$
Total de l'actif	
Actif	
À court terme	
Débiteurs	
À long terme	
Compte en fidéicommiss – éventualité (note 6)	
Immobilisations (notes 4 et 5)	
Total de l'actif	
Passif	
À court terme	
Dettes bancaires	
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins de un an (note 5)	
Créditeurs	
À long terme	
Passif relié à une éventualité (note 6)	
Provision pour prestations de cessation d'emploi	
Emprunts bancaires (note 5)	
Total du passif	
Avoir du Canada	
Capital d'apport	
Déficit	
Total du passif et de l'avoir du Canada	
10 802 379 \$	9 799 252 \$
2 479 154	2 479 154
(4 367 121)	(4 527 196)
(1 887 967)	(2 048 042)
10 802 379 \$	9 799 252 \$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par l'Administration :

Le président,
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre,
GILLES BÉLANGER



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports


J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2001 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'innexacitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,


Richard Flageole, FCA
Vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 15 février 2002

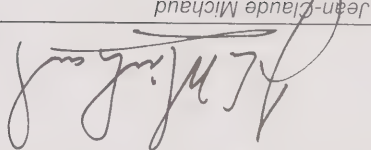
EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

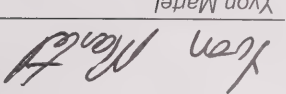
La direction de l'Administration est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect, au niveau de ses opérations, de la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et de ses règlements, de la Loi sur le pilotage et ses règlements et des règlements administratifs de l'Administration ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues du Canada, la vérification des états financiers de l'Administration.

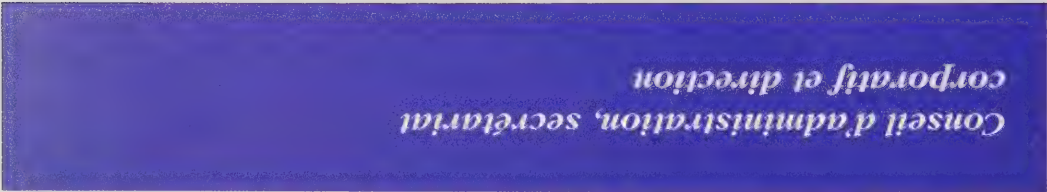
Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par l'Administration. Le comité de vérification s'acquitte des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.


Jean-Claude Michaud
Président


Yvon Martel
Trésorier

Montréal, Québec
Le 15 février 2002

**Conseil d'administration, secretariat
corporatif et direction**



Jean-Claude Michaud
Président du conseil et chef de la direction
4° à gauche sur la photo

Jean-Claude Michaud
Président du conseil et chef de la direction
4° à gauche sur la photo

Jean-Claude Michaud
Président du conseil et chef de la direction
4° à gauche sur la photo

Jean-Claude Michaud
Président du conseil et chef de la direction
4° à gauche sur la photo

Lieutenant colonel
retraité
2° à gauche sur la photo

Lieutenant colonel
retraité
2° à gauche sur la photo

Lieutenant colonel
retraité
2° à gauche sur la photo

Lieutenant colonel
retraité
2° à gauche sur la photo

Présidente
Anne Carrier Architectes
3° à gauche sur la photo

Présidente
Anne Carrier Architectes
3° à gauche sur la photo

Présidente
Anne Carrier Architectes
3° à gauche sur la photo

Président
Fédération maritime du Canada
1^{er} à gauche sur la photo

Président
Fédération maritime du Canada
1^{er} à gauche sur la photo

Président
Fédération maritime du Canada
1^{er} à gauche sur la photo

Pilote
Pilote du St-Laurent central inc.
5^e à gauche sur la photo

Pilote
Pilote du St-Laurent central inc.
5^e à gauche sur la photo

Pilote
Pilote du St-Laurent central inc.
5^e à gauche sur la photo

Pilote
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
6° à gauche sur la photo

Pilote
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
6° à gauche sur la photo

Pilote
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
6° à gauche sur la photo

Directeur de l'armement
Groupe Desgagnés inc.
7^e à gauche sur la photo

Directeur de l'armement
Groupe Desgagnés inc.
7^e à gauche sur la photo

Directeur de l'armement
Groupe Desgagnés inc.
7^e à gauche sur la photo

Guy P. Major, L.L.
Secrétaire corporatif
8° à gauche sur la photo

Guy P. Major, L.L.
Secrétaire corporatif
8° à gauche sur la photo

Guy P. Major, L.L.
Secrétaire corporatif
8° à gauche sur la photo

Guy P. Major, L.L.
Secrétaire corporatif
8° à gauche sur la photo

Clément Deschênes
Directeur à l'exploitation

Clément Deschênes
Directeur à l'exploitation

Clément Deschênes
Directeur à l'exploitation



L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1^{er} février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;

2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;

3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;

4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de son exploitation.

La sécurité et les événements maritimes

La sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Ce dernier doit être efficace et économique tout en répondant aux besoins des utilisateurs.

Au cours de 2001, aucun accident majeur causé par une défaillance du système de pilotage n'a été déploré. Certains événements maritimes tels qu'abordage de quai ou d'autres équipements portuaires ont été rapportés et consignés. Le nombre d'événements représente moins de 1 % de l'ensemble des missions de pilotage durant l'année. La compétence des pilotes, le programme de formation continue et la qualité des équipements sont tributaires de l'efficacité, de la qualité et du degré d'excellence de la sécurité maritime dont nous sommes fiers.

ÉVÉNEMENTS		2001	2000
Tonnage		0	2
Abordage avec la berge		0	2
Abordage avec des équipements portuaires		1	4
Abordage avec le quai		7	8
Abordage avec un navire		2	4
Abordage avec un pont		2	0
Abordage avec une bouée		2	1
Echouement		5	5
Autres		3	0
Total		22	26

Etat comparatif et statistique

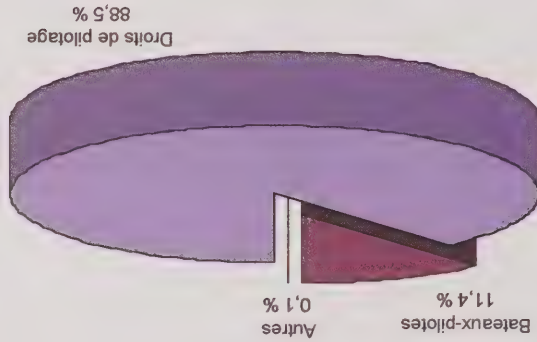
EXERCICE TERMINE LE 31 DECEMBRE (en milliers de dollars)

	2001	2000	1999	1998	1997
Revenus					
Droits de pilotage	36 379 \$	36 479 \$	36 814 \$	36 298 \$	33 654 \$
Bateaux-pilotes	4 691	4 675	4 833	4 932	4 442
Autres	45	193	42	81	89
TOTAL	41 115	41 347	41 689	41 311	38 185
Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	32 973	33 741	33 566	33 086	31 946
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	4 377	4 392	4 285	4 479	4 081
Opération et administration	3 925	3 584	3 362	3 282	2 992
TOTAL	41 275	41 717	41 213	40 847	39 019
Profit (perte) net	(160)\$	(370)\$	476 \$	464 \$	(834)\$
Fonds de roulement	(2 243)\$	(3 761)\$	(1 202)\$	(664)\$	(918)\$
Ressources humaines					
Direction	3	3	3	3	3
Administration	12	12	12	10	10
Affectations	18	18	17	17	16
Employés de navire	12	12	12	12	12
Pilotes employés	9	8	8	8	8
Pilotes entrepreneurs	177	173	176	174	167
(brevets actifs – années personnes)					
Statistiques					
Nombre d'affectations	18 655	20 713	21 654	22 018	20 941
Nombre d'événements maritimes*	22	26	22	29	26
Détenteurs de certificats de pilotage	7	7	7	6	5

*Compilation de tous les événements maritimes rapportés avec ou sans dommages

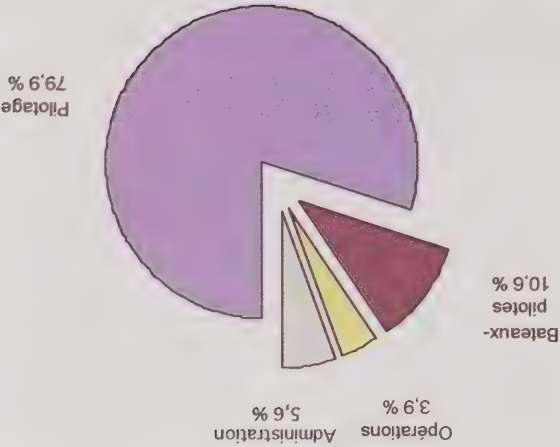
Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de pilotage, prévoyant une augmentation de 4,2 %, est entrée en vigueur le 15 février 2001. Le trafic maritime a diminué de 10 % en 2001 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 2000. Tous ces facteurs combinés ont eu pour effet de diminuer les revenus de l'ordre de 232 314 \$.

REVENUS 2001



Les revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes sont également influencés par le trafic ainsi que par les augmentations des montants facturés aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service rendu par l'Administration avec ses bateaux-pilotes ainsi que le coût des services contractés auprès des entreprises privées, plus les frais d'administration relatifs à ces services.

DÉPENSES 2001



DÉPENSES

La majorité des dépenses de l'Administration se compose des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le trafic maritime, la dimension des navires et leur tirant d'eau.

Les dépenses administratives ont enregistré une augmentation reflétant l'augmentation de la masse salariale, l'amortissement du nouveau système informatique et les coûts relatifs à son maintien.

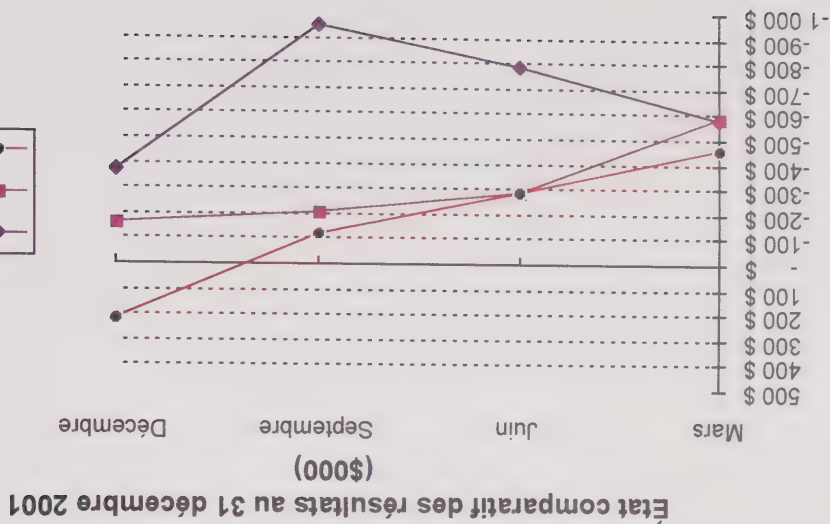


Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 2001.

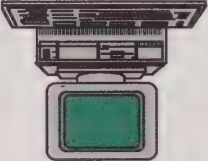
SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 2001, l'Administration a enregistré une perte nette de 160 075 \$, comparativement à une perte nette de 369 778 \$ pour 2000, soit une variation favorable de 209 703 \$. Quant au budget de 2001, il prévoyait une profit net de 215 000 \$. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 2001 n'ont pas permis à l'Administration d'atteindre l'autonomie financière, principalement dû à la baisse du trafic de 10 % et au retard dans l'application du tarif 2001.

Le solde des emprunts bancaires a été réduit, car les remboursements se sont effectués à même les fonds générés par l'exploitation de la société. L'emprunt pour le financement du déficit de l'année 1997 a été complètement remboursé en 2001.



INTERNET

<div> <div>RÉSEAU INTERNET</div> <div>apl@apl.gc.ca</div> </div>	<div>  <p>Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut être rejointe par le réseau Internet. Un site WEB sera mis en service en 2002 et sera une source d'information pour l'utilisateur et le public en général.</p> <div>www.pilotagesllaurent.gc.ca</div> </div>
--	---



Au cours de l'année 2002, la structure organisationnelle sera modifiée. En effet, les fonctions de président-directeur général seront réparties entre un président du conseil d'administration et un président et premier dirigeant.

Certaines des recommandations émises par le ministère des Transports seront réalisées en 2002, tout en maintenant un niveau de sécurité élevé. L'autonomie financière demeure toujours une préoccupation et un défi constant.

SYSTÈME INFORMATIQUE

L'Administration a mis beaucoup d'efforts et de ressources dans le maintien de son système informatique actuel d'affectation et de facturation des services de pilotage. Afin de continuer à maintenir un service de qualité et pouvoir améliorer ce dernier tout en minimisant les coûts au maximum, un nouveau système sera implanté à l'automne 2002.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer 2002 avec un léger profit. Il faudra cependant demeurer vigilant, car en tenant compte des baisses de trafic des deux dernières années, des remboursements de la dette et des déboursés pour l'acquisition d'immobilisations, l'Administration pourrait terminer l'an 2002 avec un déficit du fonds de trésorerie qui sera financé par emprunt bancaire.

Un nouveau tarif des droits de pilotage comprenant une augmentation de 4,1 % est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2002. Les augmentations des années futures seront déterminées au cours des prochains mois et suivront le processus prévu par la loi.

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des récentes années, l'Administration a géré ses ressources efficacement tout en maintenant la qualité des services et un haut niveau de satisfaction de sa clientèle. Le plan d'entreprise prévoit poursuivre dans la même direction afin de conserver les acquis et atteindre de plus hauts sommets. Le taux de roulement du personnel permanent est négligeable permettant ainsi de conserver le savoir-faire de ce personnel au sein de l'Administration.

Deux contrats de travail ont pris fin en 2001. Celui avec les pilotes employés oeuvrant dans le port de Montréal s'est terminé le 31 décembre 2001, alors que celui avec les employés réparateurs, les employés de bureau ainsi que les matelots s'est terminé le 30 juin 2001. Des négociations ont eu lieu en 2001 et continueront d'avoir lieu en 2002 jusqu'à la reconduction de ces contrats de travail.

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
	2001		%
1 ^{er} trimestre	3 592	19,2 %	
2 ^e trimestre	4 715	25,3 %	
3 ^e trimestre	4 918	26,4 %	
4 ^e trimestre	5 430	29,1 %	

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques
Les variations de température plus clémentes et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.
- La valeur du dollar canadien
La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.
- L'inflation et le taux d'intérêt
Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.
- La concurrence des autres modes de transport
Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.
- La concurrence des États-Unis
Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires sujets à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escuminis et Saint-Lambert doivent utiliser les services de pilotage de l'Administration qui est le seul organisme autorisé à rendre ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les méthodes d'exploitation et de gestion diffèrent de ce que l'on retrouve dans un milieu de libre concurrence.

LES TARIFS

Afin d'éviter les abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit changer ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont un laps de temps pour contester. L'Office canadien des transports, un organisme indépendant, évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre lors d'une contestation. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision rendue par l'Office canadien des transports. Le long processus de mise en application d'un nouveau tarif a parfois pour effet de priver l'Administration de certains revenus. Dans l'éventualité d'une décision de l'Office national des transports non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact direct sur les résultats d'exploitation. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés afin de tenir compte d'une telle décision serait alors nécessaire au maintien de l'autosuffisance financière.

LES PILOTES

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations de pilotes et avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Selon la loi, les pilotes oeuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la Loi C-9 prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourrait survenir au cours du processus de négociation. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la gestion financière de l'Administration.

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
<p><i>Faire le suivi et mettre en place les recommandations du ministère des Transports</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - mise en application du système d'évaluation des compétences des pilotes et de la qualité des services rendus - réviser le processus et les programmes pour l'obtention des certificats de pilotage - évaluer les besoins en matière de pilotage, les conditions qui y sont associées et les risques engendrés par les changements 	<ul style="list-style-type: none"> - le registre de la formation des pilotes, développé en collaboration avec les corporations de pilotes, sert d'outil d'évaluation des compétences acquises par les pilotes; - un rapport des plaintes et un rapport des navires retardés sont en vigueur et servent à évaluer la qualité des services. - le nouveau processus élaboré au cours des récentes années et qui comprend un programme de formation adapté sera mis en application d'un commun accord avec les parties concernées dès l'adoption du règlement. - les différents intervenants ont décidé de débiter les travaux par l'étude concernant l'évaluation des besoins en matière de pilotage pour les navires canadiens.

RÉALISATIONS	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> - en l'an 2001, les affectations sans incident ont représenté moins de 1 % de l'ensemble des affectations; - la formation continue des pilotes s'est poursuivie. Des cours avec simulateur sont disponibles; - des enquêtes sur les incidents sont conduites et des rapports sont soumis à la direction pour évaluation et prises de décisions. - la mise au point des nouveaux systèmes informatiques d'affectation et de facturation a été initiée en 2001; - des consultations et de nombreux échanges ont eu lieu avec les utilisateurs au sujet de la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise. - Un contrat pour la location d'un bateau-pilote de relève a été négocié. La construction de ce bateau-pilote a commencé en l'an 2000. Il a été livré et mis en service au printemps 2001. - suite au travail du comité de révision des règlements, les règlements modifiés ont été envoyés à Ottawa et publiés en juillet 2001. Des avis d'opposition ont été déposés et Transports Canada a nommé un enquêteur. - un programme de formation a été élaboré et commencera à être mis en application dès l'adoption des règlements. 	<p>Maximiser l'efficacité du système de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimiser le taux d'événements maritimes - offrir le meilleur service de pilotage et répondre aux besoins des utilisateurs - renouveler les immobilisations <p>Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise à jour des règlements de l'Administration - étudier le processus d'obtention de certificat de pilotage

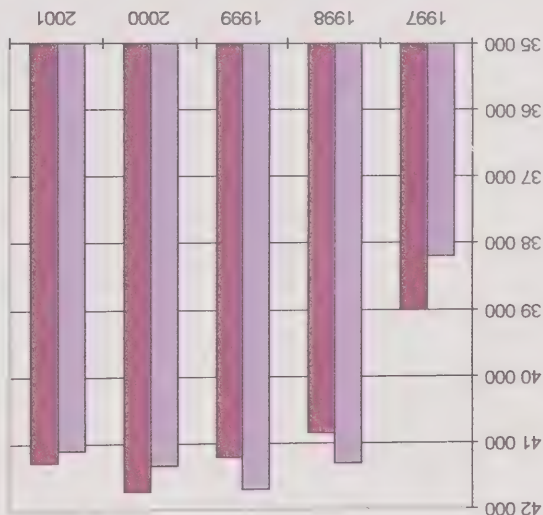
OBJECTIFS	RÉALISATIONS
<p>Autosuffisance financière</p> <ul style="list-style-type: none">- variation des revenus	<ul style="list-style-type: none">- suite aux travaux du comité de travail formé pour réviser le tarif afin de le simplifier et de faire refléter l'état actuel des opérations de pilotage, un nouveau règlement tarifaire a été publié en 2000 prévoyant des augmentations de 4,2 % et 4,1 % respectivement pour les années 2001 et 2002. Des usagers ont soulevé des objections auprès de l'Office canadien des transports en regard de ce règlement tarifaire;- la Loi C-9 n'apporte pas les effets escomptés en matière d'autonomie financière, car il est impossible pour le gouvernement du Canada de rendre effectif les nouveaux tarifs 30 jours après leurs dates de publication tel que prévoit la loi. Le tarif pour l'an 2001 n'est entré en force que le 15 février 2001 bien qu'il ait été publié le 16 septembre 2000. Ce retard a privé l'Administration de revenus de l'ordre de 160 000 \$;- la baisse du trafic de 10,0 % a eu un impact négatif sur le niveau des revenus.- les coûts du service de la dette sont moindres, conséquence directe de la réduction des emprunts et de la baisse des taux d'intérêts;- les négociations de contrats de travail avec les pilotes employés qui effectuent le service dans le port de Montréal et avec un des groupes d'employés ne se sont pas terminés en 2001. Les négociations se poursuivent en 2002.- l'ancien système informatique d'affectation, de facturation et de mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation <p>au cours de la deuxième moitié de l'année 2001.</p> <p>problèmes affectant l'efficacité générale. Le système a été stabilisé utilisé. Ce nouveau système a été une source de nombreux abandonné en juin 2000 et un nouveau système est maintenant rémunération a passé l'an 2000 avec succès. Ce système a été</p>

FINANCEMENT

REVENUS ET DÉPENSE

(000)\$

■ REVENUS
■ DÉPENSES



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Ces efforts ont porté fruit et les résultats depuis l'année 1998 ont permis de réduire les emprunts bancaires.

Le déficit annuel de trésorerie jusqu'en 1995 était comblé par des crédits parlementaires. La Loi C-9 adoptée en 1998, modifiant la Loi sur le pilotage, ne permet plus les recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, les déficits de trésorerie des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires remboursables au cours des années à venir par l'Administration à même les fonds gérés de son exploitation. Les déficits des années 2000 et 2001 ont été financés par le fonds de roulement et les emprunts bancaires courants.

Le solde de l'emprunt pour le financement du déficit de l'année 1996 est de 291 847 \$ au 31 décembre 2001 et sera remboursé complètement en 2002.

Au cours de l'exercice, l'emprunt hypothécaire contracté en 1996 pour financer l'achat d'un bateau-pilote a été renégocié. Les conditions économiques et financières actuelles ont permis une réduction du taux qui était en vigueur au cours du premier terme de cet emprunt.

Un contrat de location pour une période de sept ans a été négocié pour l'utilisation d'un nouveau bateau-pilote qui a été mis en service au printemps 2001. On le voit ici en opération à Les Escoumins.



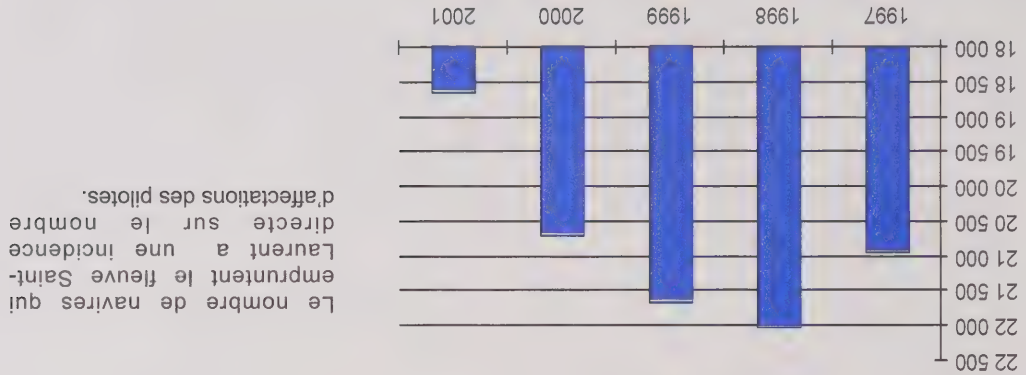
La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le gouverneur en conseil. Le président du conseil est également le président-directeur général de l'Administration.

Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes de la circonscription du port de Montréal sont des employés permanents de l'Administration et sont au nombre de 54. Les pilotes à contrat sont environ 195 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime. L'Administration reçoit annuellement entre 30 et 50 candidatures pour occuper les fonctions de pilotes. À cet égard, l'Administration, par un système basé sur l'expérience et les qualifications professionnelles, établit une liste annuelle pour le recrutement des futurs pilotes. Les candidats ont, pour la plupart, suivi leur formation à l'Institut maritime de Rimouski. De plus, l'Administration peut recourir à d'autres finissants de centre de formation équivalent tel que l'Institut de formation de la Garde côtière de Sydney, Nouvelle-Écosse.

VOLUME D'ACTIVITÉS

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre.

NOMBRE D'AFFECTATION



Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes exploitées par l'Administration ainsi que ceux à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à longueur d'année.



Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes, dont : l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la gestion des services dans les eaux non obligatoires, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écluse de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes, aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et autorisées.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région. Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés de l'Administration qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont rendus par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour à l'année longue. Un centre d'affectation, situé à Québec, est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre situé à Montréal est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Ces centres sont dotés d'un système informatique uniformisé.

Message du président

ont quitté le conseil, en l'occurrence messieurs Jean Bouchard et Michael B. Milner pour leur apport et leur expérience nécessaire dans la poursuite de la mission de l'Administration.

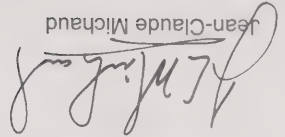
SÉCURITÉ : L'objectif premier de l'Administration, soit de rendre la navigation dans les eaux navigables qu'elle supervise des plus sécuritaires, a été atteint à un niveau sans précédent et dont tous les intervenants se doivent d'être fiers. Des efforts continus seront nécessaires de la part de tous afin de maintenir ce haut-niveau de performance.

NOUVEAU BATEAU-PILOTE : Au cours de l'exercice, l'Administration a commencé à opérer un nouveau bateau-pilote le « Côte-Nord ». Ce bateau a remplacé le « Le Basque » devenu désuet pour accomplir la tâche exigée. Le « Côte-Nord » est un navire des plus modernes. Il est doté d'un équipement à la fine pointe de la technologie comme le « Charlevoix » acquis en 1996 et est un ajout important pour améliorer l'efficacité, la sécurité et la rapidité dans l'exécution de transbordements et ce, douze mois par année.

REMERCIEMENTS : Je remercie tous les employés de leurs efforts soutenus à satisfaire la qualité du service à la clientèle, les pilotes de leur professionnalisme, l'industrie maritime pour leur coopération et leur support, les agences gouvernementales et privées qui nous supportent dans l'exécution journalière de notre mission et les membres du conseil d'administration pour leur appui et leur travail ardu dans les comités de travail du conseil.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le président,


Jean-Claude Michaud

Montréal (Canada)
Le 15 février 2002

d'examiner la possibilité d'apporter des modifications innovatrices à la structure de la formule tarifaire actuellement en cours.

RÉGLEMENTATION : Suite au rapport sur les questions de pilotage demeurées en suspens, l'Administration publiait en juillet 2001 une proposition de modifications réglementaires dans la Gazette du Canada. Des avis d'opposition au projet furent déposés par les Corporations de pilotes. En conséquence, un enquêteur fut nommé en novembre dernier par Transports Canada aux fins de faire enquête et de remettre ses recommandations relativement au projet de modifications réglementaires.

IMPLANTATION DU SYSTÈME INFORMATIQUE : En mai 2001, l'entrepreneur fit la remise définitive du système. Au cours de la période dite de garantie, des retards et des erreurs se sont régulièrement répétés. En raison de nombreux problèmes et à l'insatisfaction des employés et suite également à diverses réunions entre l'Administration et le fournisseur pour tenter de rectifier la situation, l'Administration devra prochainement entreprendre des procédures en arbitrage tel que prévu aux termes de la convention signée en janvier 1999.

ÉTUDE DE GESTION DES RISQUES : Faisant suite aux exigences des recommandations émises par l'Office des transports du Canada en novembre 1999 dans le cadre de l'examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens, l'Administration débutait en avril 2001 une consultation auprès de l'industrie maritime aux fins de sonder leur opinion sur les priorités qu'ils souhaiteraient que l'Administration accorde aux différentes questions devant faire l'objet d'une évaluation de risques. Les préoccupations exprimées ont amené l'Administration à débuter en août 2001 une étude utilisant la « Méthode de gestion des risques de pilotage » afin de déterminer la validité des limites actuellement imposées à la taille, à la jauge et à la catégorie des navires canadiens assujettis au pilotage obligatoire dans les circonscriptions 1-1, 1 et 2.

NOUVEAUX MEMBRES DU CONSEIL : Au cours de l'exercice, le conseil a accueilli deux nouveaux membres. Monsieur Gilles Bélanger, président de la Fédération maritime du Canada et monsieur Jean-Louis Dufour, pilote du Bas St-Laurent. Je profite de l'occasion pour remercier les membres qui

Message du président

L'Honorable David M. Collenette
C.P. Député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2001.

RÉSULTAT : Le nombre d'affectations pour l'année 2001 a atteint 18 655 comparativement à 20 713 pour l'année 2000, soit une diminution de 10 %. La moyenne des affectations pour les cinq dernières années, soit de 1997 à 2001 a été de 20 796.

En 2001, l'Administration a maintenu ses dépenses administratives et d'exploitation au plus bas niveau possible. Les revenus de l'Administration ont été de 41 114 723 \$, soit une diminution de 232 314 \$ résultant en une perte nette de 160 075 \$ attribuable en grande partie à une diminution importante du trafic maritime et de la publication tardive du tarif applicable au 1^{er} janvier 2001.

TARIFICATION : Le tarif qui prévoyait une augmentation de 4,2 % en 2001 et de 4,1 % en 2002 a fait l'objet d'opposition par certains membres de l'industrie maritime. À la suite d'audiences, une décision favorable fut rendue par l'Office des transports du Canada, accordant les augmentations tarifaires sollicitées ainsi que les modifications tarifaires demandées. Les augmentations ne furent adoptées par ordre en conseil que le 15 février 2001, accusant ainsi un retard de sept semaines dans l'application du tarif 2001.

Suite aux suggestions émises par l'Office des transports du Canada, le conseil d'administration de l'Administration a convenu de former un comité sur la révision des tarifs, aux fins de consulter l'industrie maritime au sujet des augmentations prévues pour les années 2003 et 2004 ainsi que

TABLE DES MATIÈRES

2.	Message du président
5.	Mission et revue de l'année
9.	Orientation stratégique
12.	Environnement économique
14.	Perspective 2002
16.	Rétrospective économique
18.	État comparatif et statistiques
19.	La sécurité et les événements maritimes
20.	L'Administration
21.	Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction
22.	Section financière

Illustration de la couverture :

Reproduction tirée d'une photo illustrant le
bateau-pilote Côte-Nord. Les services de
ce bateau sont utilisés à la station de
pilottage située à Les Escoumins (Québec).

Siège social :
715, square Victoria
6^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

Téléphone : (514) 283-6320
Télécopieur : (514) 496-2409
Courrier électronique : apl@apl.gc.ca

No de catalogue : TL1-2001
ISBN 0-662-66351-9

La présente publication est imprimée au
Canada sur du papier recyclé.

Canada



Administration de pilotage
des Laurentides



CA1
LP
A56



Laurentian Pilotage Authority

Government
Publications



Canada

2002 Annual Report

Cover photo:

Reproduction of a photo illustrating the pilot boat A. Martin which is permanently based at the pilot station located at Les Escoumins, Quebec.

Head Office :
715, Victoria Square
6th Floor
Montréal, Quebec
H2Y 2H7

Telephone: (514) 283-6320
Telecopier: (514) 496-2409
Electronic mail: apl@apl.gc.ca

Catalogue number: TL1-2002
ISBN 0-662-67146-5

The present publication is printed in
Canada on recycled paper.

TABLE OF CONTENTS

- 2. **Message from the CEO**
- 5. **Mission and Annual Review**
- 9. **Strategic Orientation**
- 12. **Economic Environment**
- 14. **Outlook for 2003**
- 16. **Economic Retrospective**
- 18. **Comparative Statement and Statistics**
- 19. **Safety and Marine Occurrences**
- 20. **The Authority**
- 21. **Directors and Officers**
- 22. **Financial Section**



Message from the CEO

To the Honourable David Collenette
PC, MP
Minister of Transport
TRANSPORT CANADA
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

Dear Minister:

I am pleased to present the Laurentian Pilotage Authority's Annual Report for the year ending December 31, 2002.

RESULTS: The number of assignments in 2002 totalled 19,149, compared with 18,655 in 2001, an increase of 2.6%. The average number of assignments over the last five years, ie, from 1998 to 2002, was 20,439.

In 2002, the Authority kept its administrative and operating expenses as low as possible. The Authority's revenues totalled \$46,734,189, an increase of \$5,619,466, resulting in a net surplus of \$411,597 attributable in large part to a slight increase in marine traffic and tighter checks on administrative and operational costs.

TARIFFS: In May, the Board authorized publication of a 3.95% tariff increase for the year 2003 only. After this appeared in the *Canada Gazette*, users of the Authority's services filed notices of objection to the increase with the Canadian Transportation Agency. Hearings were held in Montreal in November, and a decision was rendered, without elaboration, granting a tariff increase of 2.5% rather than the 3.95% proposed.

Because of amendments made to the Pilotage Act in 1998, the Authority sought an Order in Council to ensure that the proposed 3.95% tariff increase would take effect on January 1, 2003. The government declined to pass this Order on the grounds that the Agency had already rendered its decision.

LABOUR RELATIONS: In the course of the year, the Authority negotiated and signed two collective agreements, one running for three years and ending in 2004 with the staff dispatchers, seamen and clerks, and the other running for four years until 2006 with the pilot boat officers and engineers. Negotiations with the Port of Montreal staff pilots are ongoing and are expected to be settled by arbitration early in the year.

As to service contracts with pilots, the Corporation les pilotes du Saint-Laurent central inc. rejected the 3% fee increase proposed for the final year of their contract expiring on June 30, 2003. Negotiations took place, but the Corporation's demands remained very high. Subsequently, arbitration sessions took place, and the Corporation reassessed its demands, though they still far outstripped the consumer price index.

The next arbitration sessions will take place early in 2003 and should be wrapped up by the end of March 2003.

Message from the CEO

REGULATIONS: The recommendations of the Patenaude report on the regulatory changes proposed by the Authority with respect to the outstanding pilotage issues from the Departmental review took effect in the fall of 2002. The effect of these changes is to modify procedures for pilotage examinations for certificate candidates, revision of the board of examiner, examination fees and various administrative arrangements. Section 4 on compulsory pilotage has been amended to apply gross tonnage rather than net tonnage as a criterion.

RISK MANAGEMENT STUDY: A service contract on compulsory pilotage for Canadian-registered ships in the waters served by the Authority was concluded in January 2002 between the Authority and D.D.H. Environment Ltd for a pilotage risk assessment study on the St. Lawrence and the Saguenay, as recommended by the Canadian Transportation Agency.

Since the report was not completed to users' satisfaction, the Authority has asked the firm to provide additional information before the recommendations are adopted.

IMPLEMENTATION OF A COMPUTER SYSTEM: A contract for implementation of an assignment/billing computer system was concluded last summer with Klein Systems Group Ltd. The contractor has to have a new computer system up and running by next spring.

NEW BOARD MEMBERS: During the year, the Board welcomed two new members, Gilles Champagne as Chairman, and Daniel Falaise, from Logistec Arrimage Inc, replacing Gilles Bélanger, who died suddenly last spring. In the course of the year, three Board members were reappointed, and on appointment of a Chairman by Order in Council, the outgoing Chairman accepted the post of Chief Executive Officer, with a three-year contract.

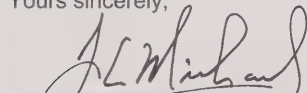
MODERNIZATION OF THE PROCESS TO OBTAIN A PILOTAGE CERTIFICATE: Throughout 2002, the steering committee on certification continued work on implementing the new training program for candidates seeking a certificate to pilot their own vessels in District 2. During the winter of 2002, the Quebec Marine Institute ran the first class in Phase 1 of the new training program (theoretical part of the *passage plan*, four weeks) to three masters employed by a Canadian ship operator. After the training, the masters returned to their vessels for the summer season to practise what they had learned.

The next step in the program will be the acquisition of a multi-purpose navigational simulator so that candidates can continue their training through the winter of 2003. For several months already, the Authority has been in discussions with Transport Canada to finalize an action plan that would see a simulator purchased and installed in Quebec City.

Message from the CEO

SAFETY: The Authority's primary objective, making navigation in the navigable waters under its supervision as safe as possible, has been achieved to a very high degree, a fact of which all stakeholder should be proud. An ongoing effort on everyone's part will be needed to maintain this high level of performance.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JC Michaud', written over a horizontal line.

Jean-Claude Michaud
Chief Executive Officer

Montreal, Canada
February 14, 2003

Mission and Annual Review

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service on the waters of the St Lawrence River between Les Escoumins and the north gate of the St Lambert Lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The Authority's mandate was set out in the 1972 Pilotage Act.

REGULATORY POWERS

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates the establishment of compulsory pilotage districts, exemptions from compulsory pilotage, pilotage fees and classes of pilot licences and certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will enable it to be financially self-sufficient. Tariff increases shall be published and authorized.

DESCRIPTION OF ACTIVITIES

To fulfil its mandate, the Authority has established three compulsory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec City and a third for the navigable waters between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also adopted regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-compulsory waters.

Pilotage services within the limits of the Port of Montreal are provided by pilots employed by the Authority. Services for navigable waters between Montreal and Les Escoumins, including the Saguenay River, are provided by pilots contracted from two corporations with which the Authority has entered into agreements.

The pilot assignment system operates 24 hours a day year round. A dispatching centre in Quebec City is in charge of assigning pilots for the district between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. A centre in Montreal is in charge of the districts between Montreal and Quebec City. These centres are equipped with a standardized computer system.

Mission and Annual Review

Pilot boats transport pilots from shore to ship. The Authority owns and operates a pilot station in Les Escoumins, as well as pilot boats capable of serving ships throughout the year.



The Authority contracts out services at the following pilot stations to private companies: Quebec City, Trois Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal.

The Authority must co-ordinate its efforts, activities and management with a number of organizations, including the following: the Atlantic Pilotage Authority, to manage services in non-compulsory waters; the St Lawrence Seaway Authority, which operates the St Lambert Lock; the Canadian Coast Guard, which manages marine activities, navigational aids and dredging and icebreaking services; the Marine Traffic Services Centre; the various ports in the region; and the associations representing agents, owners and operators of Canadian and foreign ships.

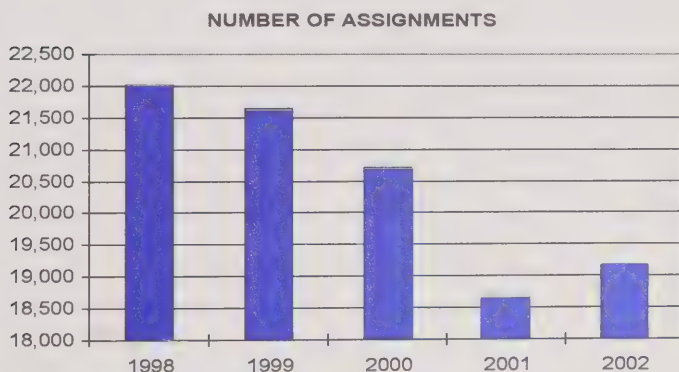
Mission and Annual Review

The Authority has its head office in Montreal. The Board of Directors consists of seven members who are appointed by the Governor in Council. The position of Chief Executive Officer is full time, and the incumbent does not sit on the Board.

The management and administrative staff, dispatchers, boat crews and Port of Montreal pilots are permanent employees of the Authority and they number 53. There are approximately 186 contract pilots; their numbers vary, depending on marine traffic requirements. Each year, the Authority receives between 30 and 40 applications for pilot positions. Using a system based on experience and professional qualifications, the Authority draws up an annual recruiting list of future pilots. Most candidates are graduates of the *Institut maritime du Québec* in Rimouski. The Authority may also recruit graduates from similar institutions, such as the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

VOLUME OF ACTIVITY

Revenues from pilotage fees and the cost of pilotage services are directly related to the number of pilot assignments and hours, and ship size and draught. The size and draught of ships plying the St. Lawrence River vary from year to year.



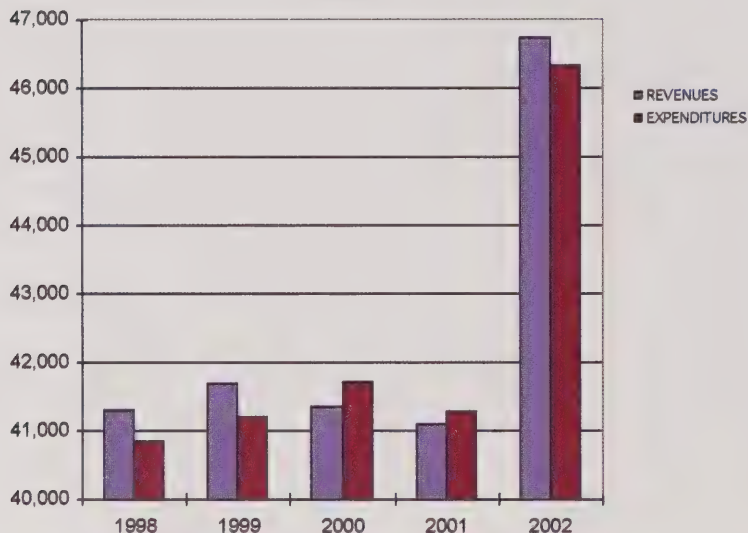
The number of ships navigating the St. Lawrence River directly affects the number of pilot assignments.

Revenues and expenses related to the pilot boats operated by the Authority and those under contract are also related to the number of services provided to ships. Administrative and dispatching centre expenses are relatively fixed, and the volume of marine traffic has little impact on them.

Mission and Annual Review

FINANCING

REVENUES AND EXPENDITURES
(\$'000)



Over the years, the Authority has incurred losses and accumulated deficits. Our efforts to better manage revenues and expenses have proved productive and since 1998, we have reduced our bank loans.

Until 1995 the annual cash flow deficit was covered by parliamentary appropriations. Bill C-9, adopted in 1998, amended the Pilotage Act and prohibited the use of parliamentary

appropriations. Consequently, in 1996 and 1997, the Authority covered cash flow deficits with bank loans to be repaid in the following years with revenues generated by its operations. As of December 31, 2002, these two loans had been fully repaid. The deficits for 2000 and 2001 were financed out of working capital and regular bank loans. During the normal course of its operations, the Authority uses a commercial line of credit of up to \$2,100,000 as authorized by the Minister of Finance. A borrowing limit is also fixed by the government. This limit has been established at \$4,214,000.

Both revenues and expenditures were up sharply in 2002. This is partly due to the accounting in 2002 of the impact of the settlement of a lawsuit covering the last five years.

The mortgage loan taken out in 1996 to finance the purchase of a pilot boat was renegotiated in 2001. The balance outstanding on this loan on December 31, 2002 stood at \$1,674,423. The term of the loan runs until August 2008.

A seven-year leasing contract was negotiated for the use of a new pilot boat, which was put into service in the spring of 2001. At right is a photograph of the boat operating off Les Escoumins.



Strategic Orientation 2002

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
<p><i>Achieve financial self-sufficiency</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Change in revenues - Effective cost management 	<ul style="list-style-type: none"> - After the working committee was set up to review the tariff in order to simplify it and bring it into line with current pilotage operating conditions, new tariff regulations were published in 2000 that included increases of 4.2% in 2001 and 4.1% in 2002. Some users filed objections to the new tariff regulations with the Canadian Transportation Agency, but the Agency granted the Authority the increases sought; - Bill C-9 has not delivered the desired benefits in terms of financial self-sufficiency because the Government of Canada is unable to implement new tariffs after 30 days of publication, as stipulated in the Act. Tariffs therefore cannot be applied as planned, thus depriving the Authority of revenue; - A 2.6% increase in traffic had a positive impact on revenues; - In 2002, a new tariff regulation was published, proposing an increase of 3.95% effective January 1, 2003. Some users filed objections with the Canadian Transportation Agency, which recommended a tariff incorporating an increase of 2.5%. - Debt servicing costs have fallen as a direct result of repayment of the loans taken out to cover the 1996 and 1997 deficits; - Labour contract negotiations with one the employee groups concluded in 2002, over a year after the contract had ended. Costs are higher than planned, largely because of an arbitration ruling on reappraisal of the duties of the employees concerned;

Strategic Orientation 2002

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
<ul style="list-style-type: none"> - Upgrading of management, administrative and operating methods <p>Maximize pilotage system efficiency</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimize the number of marine incidents - Offer the best pilotage service and meet users' needs - Replace fixed assets 	<ul style="list-style-type: none"> - Renewal of the labour contract with the staff pilots, which expired on December 31, 2001, remains unsettled, and after fruitless negotiations, the parties have turned to an arbitrator; - There were negotiations in 2002 with one of the groups of contract pilots to establish the rate increases to take effect on July 1, 2002. The matter is now in the hands of an arbitrator, and a decision is expected by about March 15, 2003. - A new assignment, billing and remuneration computer system was implemented in 2000 and was a source of many problems affecting overall efficiency, though it was stabilized in the second half of 2001. In 2003, this system will be replaced by one currently used by two other Canadian pilotage authorities. - In 2002, over 99% of assignments were incident-free; - In-service training for pilots continued. Courses on a simulator are available; - Incidents are investigated and reports are submitted to management for assessment and decision. - Consultations and extensive discussions were held with users on the quality and efficiency of services and the information provided. - The Quebec City boarding facilities have been sold to the provider of the pilot boat service.

Strategic Orientation 2002

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
<p>Modernize the current system for issuing pilotage certificates</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implement a new training program - Purchase a simulator 	<ul style="list-style-type: none"> - The first phase of the new program is in place, and candidates have started their training. - Jointly with the other interested parties, the Authority is co-ordinating an action plan to acquire a multi-purpose navigational simulator.
<p>Follow up and implement Transport Canada recommendations</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assess pilotage requirements, associated conditions and risks arising from changes 	<ul style="list-style-type: none"> - The various stakeholders decided to begin the task by conducting a study assessing the pilotage requirements of Canadian vessels. The study was conducted in 2002, and an information supplement will be produced in 2003 before the recommendations are adopted.

Economic Environment

The Authority provides services in a highly regulated monopolistic market. Under the Pilotage Act, ships meeting certain specifications that navigate the St Lawrence River between Les Escoumins and St Lambert must use the pilotage services of the Authority, the only organization authorized to provide these services in this region. Many elements of the Authority's monopolistic role create operating and management methods that differ from what one would find in a competitive market.

TARIFFS

To avoid abuses, legislators created procedures for establishing pilotage tariffs. When the Authority needs to change its tariffs, it must publish them in the *Canada Gazette*. Users then have a period of time in which to challenge them. The Canadian Transportation Agency, an independent body, evaluates the user's petition and then decides what type of investigation to conduct to resolve the dispute. The Authority is required under the Act to respect the decision rendered by the Canadian Transportation Agency. The lengthy process of implementing a new tariff sometimes results in lost revenue for the Authority.

In the event of an unfavourable decision by the Canadian Transportation Agency, the financial loss incurred as a result of the adverse judgment would have a direct impact on the Authority's revenues. The Authority would have to review its strategies and goals to maintain financial self-sufficiency.

PILOTS

Pilotage services are rendered by pilots belonging to pilot corporations with which the Authority negotiates contractual agreements. Only Port of Montreal pilots are Authority employees. Under the Act, pilots working in a given district are either contract pilots or pilots employed by the Authority.

Since pilotage services for each district are provided by a single group and because the Act precludes competition, the Authority must negotiate with pilot corporations, which are monopolies. Bill C-9, however, contains a provision for resolving differences arising during negotiations. Under this Bill, work stoppage of any kind is prohibited.

Costs related to pilotage contracts account for approximately 80% of the Authority's total costs. Consequently, contract negotiations have a direct impact on the Authority's financial management.

Economic Environment

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct impact on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. The Port of Montreal is the terminus of navigation because the St Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER			
		<u>2002</u>	<u>%</u>
1 st	quarter	3,471	18.1%
2 nd	quarter	4,547	23.7%
3 rd	quarter	5,036	26.3%
4 th	quarter	6,105	31.9%

Because certain expenses are fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including:

- Weather conditions
Variable summers and harsh winters affect costs and piloting activity.
- Value of the Canadian dollar
Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.
- Inflation and interest rates
These two economic factors have an impact on product prices and international trade, on which merchant shipping depends.
- Competition from other transportation modes
Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.
- Competition from the United States
Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports compete fiercely with the St Lawrence corridor.

Outlook for 2003

During 2003, negotiation of pilotage contracts will absorb a great deal of time and effort. Much is at stake in these negotiations for the Authority's financial health, a subject of ongoing concern and a constant challenge.

Some of the recommendations issued by Transport Canada will be implemented in 2003, and a high level of safety will be maintained.

COMPUTER SYSTEM

The Authority has invested considerable effort and resources in maintaining its current computerized pilot assignment and pilotage services billing system. In order to continue providing quality service and improve service quality while reducing costs to the maximum, a new system will be set up in 2003. This system is already in use with two other Canadian pilotage authorities.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 2003 with a slight surplus. However, continued vigilance is required because when decreases in traffic in the past few years, disbursements to acquire fixed assets and the two pending arbitration decisions (contracts with the Port of Montreal pilots and the Corporation les pilotes du Saint-Laurent central inc.) are taken into account, the Authority could end up with a cash flow deficit by the end of 2003, which would have to be financed by a bank loan.

A new tariff of pilotage fees incorporating a 2.5% increase took effect on January 1, 2003. Though the Authority had asked for a 3.95% increase, the Canadian Transportation Agency authorized only 2.5%, and this has resulted in a shortfall of \$550,000. Increases for future years will be determined during the following months and in accordance with the procedures set out in the Act.

ADMINISTRATION AND OPERATIONS

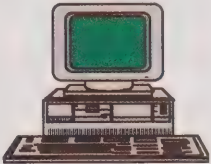
In recent years, the Authority has managed its resources efficiently while maintaining the quality of its services and a high level of client satisfaction. The corporate plan will keep the Authority on the same course in order to preserve achievements to date and do even better. The turnover rate of permanent staff is negligible, which enables the Authority to retain their expertise.

The contract with the staff pilots working in the Port of Montreal expired on December 31, 2001. There were negotiations in 2001, and the process is continuing before an arbitrator. Negotiations and arbitration sessions on the contract with the Corporation les pilotes du Saint-Laurent central inc. have carried over from 2002 to 2003 to determine the percentage increase to be implemented as of July 1, 2002. The arbitrator's decision is expected on or about March 15, 2003.

Outlook for 2003

Contracts for pilotage services with les pilotes du Saint-Laurent central inc. and la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent expire on June 30 and December 31, respectively, in 2003. Negotiations for renewal of these contracts will therefore proceed during the year.

INTERNET

INTERNET	apl@apl.gc.ca
	<p>The Authority has an Internet address so as to provide its clients with the best possible service. A Web site will become operational when the Authority has the financial resources for it; it will provide information for marine operators and the general public.</p> <p>www.pilotagestlaurent.gc.ca</p>

Economic Retrospective

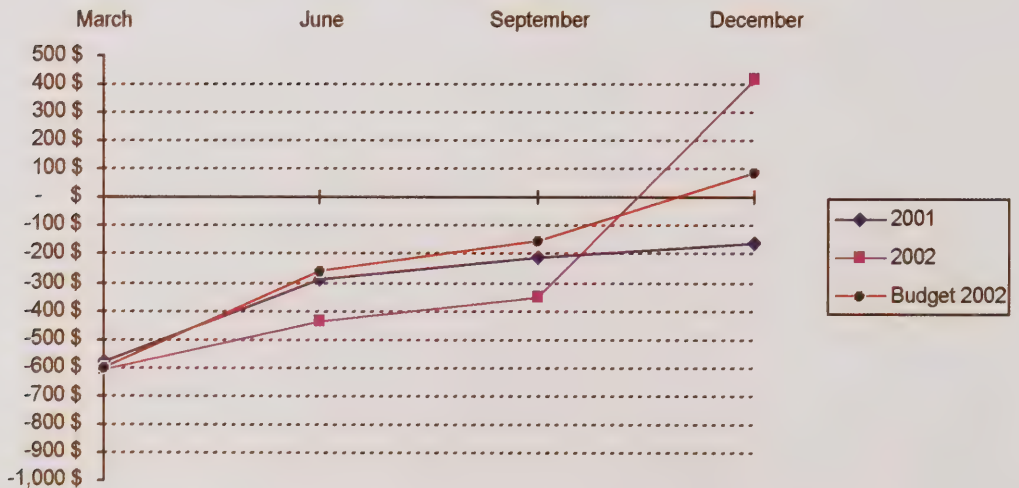
The following analysis has been provided to make the financial statements on the following pages easier to understand, explain year-to-year variations and relate figures to the budgets allocated for 2002.

FINANCIAL OVERVIEW

In the 2002 fiscal year, the Authority posted a net profit of \$411,597, as opposed to 2001's net loss of \$160,075, a favorable swing of \$571,672. The 2002 budget had forecasted a net profit of \$89,000. Efforts were made to boost revenues and reduce and/or cap expenditures. The 2002 results have enabled the Authority to achieve financial self-sufficiency, chiefly by deferring recruitment of apprentice pilots.

Outstanding bank loans were paid down, payments being drawn directly from the Authority's operating revenues. The loan to cover the 1996 deficit was fully paid off in 2002.

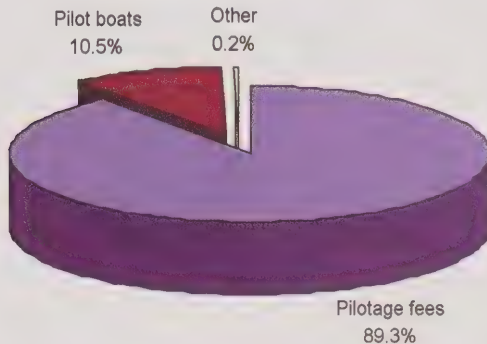
Comparative table of results as at December 31, 2002
(\$000)



Economic Retrospective

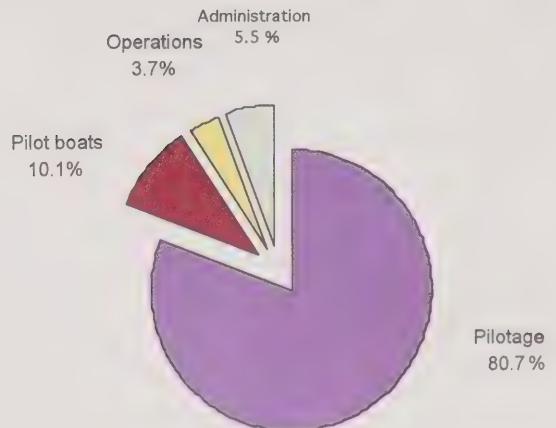
Revenues are derived chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage tariff incorporating a 4.1% increase took effect on January 1, 2002. Marine traffic rose by 2.6% in 2002 from the previous year. Average ship dimensions and drafts were essentially the same as in 2001. Pursuant to a Federal Court ruling, around \$2.0 millions was booked in 2002 for services rendered to certain vessels in the years 1998 to 2002. All these factors contributed to increase revenues by \$5,619,466.

2002 REVENUES



Revenues from pilot boats are likewise influenced by traffic volume and user fee increases. These revenues cover the cost of the services offered by the Authority using its pilot boats, as well as what the Authority has to pay private companies for their services, plus the overhead associated with these services.

2002 EXPENDITURES



Most of the Authority's costs consist of pilot fees, salaries and benefits. Like revenues, these costs are directly affected by marine traffic volume, as well as by ship dimensions and drafts.

Administrative costs for 2002 include \$200,000 for the first pilotage risk study.

Comparative Statement and Statistics

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	2002	2001	2000	1999	1998
Revenues					
Pilotage charges	\$41,747	\$36,379	\$36,479	\$36,814	\$36,298
Pilot boats	4,900	4,691	4,675	4,833	4,932
Other	87	45	193	42	
TOTAL	46,734	41,115	41,347	41,689	41,311
Expenses					
Pilot's fees, salaries and benefits	37,380	32,973	33,741	33,566	33,086
Operating costs of pilot boats	4,674	4,377	4,392	4,285	4,479
Operation and administration	4,268	3,925	3,584	3,362	3,282
TOTAL	46,322	41,275	41,717	41,213	40,847
Net income (loss)	\$412	\$(160)	\$(370)	\$476	\$464
Working capital	\$(1,829)	\$(2,243)	\$(3,761)	\$(1,202)	\$(664)
Number of employees					
Officers	3	3	3	3	3
Administration	11	12	12	12	10
Dispatching	18	18	18	17	17
Boat crew	12	12	12	12	12
Employee pilots	9	9	8	8	8
Contract pilots	164	168	165	168	166
(active certificates – person years)					
Statistics					
Number of assignments	19,149	18,655	20,713	21,654	22,018
Number of marine occurrences*	31	22	26	22	29
Holders of marine pilotage certificates	7	7	7	7	6

*Compilation of all reported marine occurrences with or without damage.

Safety and Marine Occurrences

Navigation safety on the St Lawrence River is the primary objective of the Authority and its pilotage system, which must be efficient and economical and meet the needs of marine operators.

No major accidents caused by pilotage system deficiencies were reported in 2002. Some marine occurrences, such as collisions with wharves or other port equipment, were reported and recorded. There were occurrences on less than 1% of pilotage missions during the year. The competency of the pilots, the ongoing training program and the quality of equipment contributed to the marine safety effectiveness, quality and level of excellence, in which we take pride.

OCCURRENCE	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Striking	3	0
Collision with embankment	0	0
Collision with port equipment	3	1
Collision with wharf	10	7
Collision with ship	0	2
Collision with bridge	1	2
Collision with buoy	0	2
Stranding	11	5
Other	3	0
Total	31	22

The Authority

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to the St Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To achieve these objectives, regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

- 1) establishment of compulsory pilotage areas;
- 2) prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;
- 3) prescribing of classes of pilotage licences and certificates that may be issued;
- 4) prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all regulations that are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Directors and Officers



Board of Directors

Gilles Champagne

Chairman of the Board
4th from left in photo

Jean-Louis Dufour

Pilot
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
1st from left in photo

Capt. Rosaire Desgagnés

Director of Shipping
Groupe Desgagnés inc.
2nd from left in photo

Anne Carrier

President
Anne Carrier Architectes
3rd from left in photo

Daniel Falaise

Director Market Development
Logistec Arrimage inc.
5th from left in photo

Gilles Denis

Pilot
Pilotes du St-Laurent central inc.
6th from left in photo

Clément Gaudreau

Lieutenant Colonel
retired
7th from left in photo

Corporate Secretariat and Officers

Jean-Claude Michaud

Chief Executive Officer

Yvon Martel

Treasurer

Clément Deschênes

Director of Operations

Guy P. Major, LL.L

Corporate Secretary

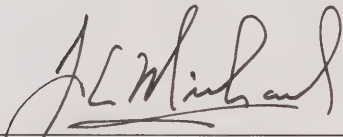
STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Authority is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's experience and judgement.

Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and its regulations as well as the *Pilotage Act* and regulations and by-laws of the Authority and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee, composed of three directors who are not employees of the Authority. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.



Jean-Claude Michaud
Chief Executive Officer



Yvon Martel
Treasurer

Montreal, Quebec
February 14, 2003



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 2002 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2002 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Francine Deneault-Bissonnette

Francine Deneault-Bissonnette, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Montreal, Canada
February 14, 2003

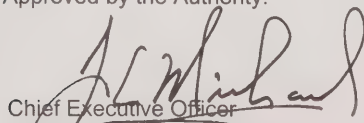
LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY


Balance Sheet as at December 31, 2002

	2002	2001
Assets		
Current		
Accounts receivable	\$8,200,349	\$6,196,492
	<u>8,200,349</u>	<u>6,196,492</u>
Long term		
Trust account – contingency (Note 6 b)	--	916,897
Capital assets (Note 4)	2,477,043	2,685,863
	<u>2,477,043</u>	<u>3,602,760</u>
Total assets	\$10,677,392	\$9,799,252
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	\$1,849,596	\$1,246,609
Current portion of bank loans (Note 5)	149,566	432,000
Accounts payable	8,029,788	6,760,517
	<u>10,028,950</u>	<u>8,439,126</u>
Long term		
Liability relating to a contingency (Note 6 b)	--	916,897
Provision for employee termination benefits	760,030	817,005
Bank loans (Note 5)	1,524,857	1,674,266
	<u>2,284,887</u>	<u>3,408,168</u>
Total liabilities	12,313,837	11,847,294
Equity of Canada		
Contributed capital	2,479,154	2,479,154
Accumulated deficit	(4,115,599)	(4,527,196)
	<u>(1,636,445)</u>	<u>(2,048,042)</u>
Total liabilities and Equity of Canada	\$10,677,392	\$9,799,252

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:


Chief Executive Officer
JEAN-CLAUDE MICHAUD


Member
CLÉMENT GAUDREAU

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Deficit for the year ended December 31, 2002

	2002	2001
Revenues		
Pilotage charges (Note 6 b)	\$46,647,184	\$41,069,115
Interest and other revenues	87,005	45,608
	<u>46,734,189</u>	<u>41,114,723</u>
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits (Note 6 b)	37,379,637	32,972,636
Operating costs of pilot boats (Note 5)	4,674,311	4,376,711
Staff salaries and benefits	2,347,545	2,302,056
Professional and special services	979,892	696,510
Rentals	229,772	228,791
Utilities, material and supplies	120,364	94,428
Transportation, travel and hospitality	88,957	106,228
Communications	65,418	68,493
Financing costs	58,645	123,153
Maintenance	25,966	42,784
Other	352,085	263,008
	<u>46,322,592</u>	<u>41,274,798</u>
Net profit (loss) for the year	411,597	(160,075)
Accumulated deficit, beginning of the year	(4,527,196)	(4,367,121)
Accumulated deficit, end of the year	<u>\$(4,115,599)</u>	<u>\$(4,527,196)</u>

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows for the year ended December 31, 2002

	2002	2001
Operating activities		
Net profit (loss) for the year	\$411,597	\$(160,075)
Non-cash items:		
Amortization	476,737	433,055
Decrease in the provision for employee termination benefits	(56,975)	(24,217)
	<u>831,359</u>	<u>248,763</u>
Decrease (increase) in accounts receivable	(2,003,857)	1,166,259
Increase (decrease) in accounts payable	<u>1,269,271</u>	<u>(558,557)</u>
	<u>96,773</u>	<u>856,465</u>
Investing activities		
Additions to capital assets	(267,917)	(113,290)
Financing activities		
Repayment of bank loans	<u>(431,843)</u>	<u>(718,335)</u>
Bank indebtedness		
Decrease (increase) for the year	(602,987)	24,840
Balance, beginning of the year	<u>(1,246,609)</u>	<u>(1,271,449)</u>
Balance, end of the year	<u><u>\$(1,849,596)</u></u>	<u><u>\$(1,246,609)</u></u>
Supplemental information		
Interest paid	<u>\$166,924</u>	<u>\$246,201</u>

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 2002

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the *Pilotage Act*. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis. In accordance with the new *Canada Marine Act* assented to on June 11, 1998 that modified the *Pilotage Act*, the Authority no longer has access to Parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. The Authority is not an agent of Her Majesty and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years and 20 years
Pilot boats	10 years and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	5 years
Computer equipment	3 years and 5 years
Boarding facilities	15 years and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements (continued) December 31, 2002

Pension plan

Employees participate in the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Both employees and the Authority contribute to the cost of the Plan. This contribution represents the total pension obligation of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement. The Authority's current year's pension expense is \$413,899 (\$371,674 in 2001). The employee contribution is \$156,335 (\$145,116 in 2001).

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Others employees future benefits

The Authority is required to recognize certain non-pension post-employment benefits over the periods which employees rendered services to the Authority. Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 2002, the fair value of the bank loans is estimated at \$1,756,082 (\$2,136,723 on December 31, 2001) while the book value is \$1,674,423 (\$2,106,266 on December 31, 2001). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes of Financial Statements (continued) December 31, 2002

4. Capital assets

	2002			2001		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	\$9,300	\$--	\$9,300	\$9,300	\$--	\$9,300
Buildings	128,852	55,231	73,621	127,394	49,249	78,145
Pilot Boats	2,990,196	1,646,962	1,343,234	2,990,196	1,483,190	1,507,006
Furniture and fixtures	170,480	134,964	35,516	155,214	128,364	26,850
Communications equipment	65,489	47,939	17,550	111,739	85,320	26,419
Computer equipment	1,175,568	631,344	544,224	931,724	469,877	461,847
Boarding facilities	91,285	91,285	--	303,344	245,445	57,899
Wharf improvements	1,090,318	636,720	453,598	1,090,318	571,921	518,397
	\$5,721,488	\$3,244,445	\$2,477,043	\$5,719,229	\$3,033,366	\$2,685,863

Amortization for the year is \$476,737 (\$433,055 in 2001).

5. Bank Loans

Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2008 and bears interest at a rate of 6.54%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of 10 years, guaranteed by a first maritime mortgage on a pilot boat with a net book value of \$1,279,293.

2002	2001
\$1,674,423	\$1,814,419

Loan to finance the cash deficit of the year 1996 matures in 2002 and bears interest at a rate of 7.10%.

--	291,847
1,674,423	2,106,266
149,566	432,000
\$1,524,857	\$1,674,266

Less : current portion

As at December 31, the capital repayments of these loans for the following years are as follows :

2002	--	432,000
2003	149,566	149,409
2004	159,478	159,478
2005	170,227	170,227
2006	181,699	181,699
2007 and 2008	1,013,453	1,013,453
	\$1,674,423	\$2,106,266

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements (continued) December 31, 2002

Interest expense in the amount of \$113,183 (\$132,584 in 2001) related to the bank loan to finance a pilot boat is recorded in the item " Operating costs of pilot boats ".

6. Contingencies

- a) In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.
- b) For one of these claims, one provider of the pilotage services contested the application of the pilotage regulations with respect to double pilotage for certain types of ships. The claim for pilot fees extended over the last five years. In 2002, the Federal Court rendered a decision in favour of the service provider. As a result, the Authority received in 2002 revenues in the order of \$1,991,000 and paid expenses in the order of \$1,978,000 and removed from its balance sheet the trust account and the liability relating to last year's contingency.
- c) In a new claim, the Authority recently remitted a claim to one of its clients for pilotage charges in accordance with section 44 of the *Pilotage Act*. A ship subject to compulsory pilotage was proceeding without being under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate. On one hand, the Authority is claiming pilotage revenues in the order of \$1,600,000 (excluding taxes) over a period of 15 years. This claim could possibly be reduced to \$400,000 should the Court decide that the prescription period is three years. On the other hand, as stipulated in the service contracts, the service providers can claim pilot fees from the Authority in such instances. However, there is uncertainty as to the amounts they could claim from the Authority. The final outcome of this claim cannot be determined at this time. It is the opinion of management that it will not result in any material liabilities to the Authority. The impact on pilotage charges and on pilot fees will be recorded in the year where the situation will be resolved.

7. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

2003	\$185,251
2004	30,875
	<u>\$216,126</u>

During the year 2000, the Authority signed a contract for the lease of a pilot boat that was delivered in the spring of 2001. The lease contract has a seven-year term from May 2001 to April 2008. Monthly payments are of \$29,121. The future minimum payments under this contract are as follows:

2003	\$349,455
2004	349,455
2005	349,455
2006	349,455
2007 and 2008	<u>\$465,940</u>
	<u>\$1,863,760</u>

8. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.



Administration de pilotage
des Laurentides

Laurentian Pilotage
Authority

Limites géographiques des a *Geographical limits of activi*



Activités ies



Canada

Au cours de l'exercice 2000, l'Administration a signé un contrat pour la location d'un bateau-pilote qui a été livré au printemps 2001. Le contrat de location est d'une durée de sept ans, de mai 2001 à avril 2008. Les mensualités sont de 29 121 \$. Les engagements minimums exigibles en vertu de ce contrat sont les suivants :

2003	349 455 \$
2004	349 455
2005	349 455
2006	349 455
2007 et 2008	465 940
	<u>1 863 760 \$</u>

8. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2002

Les frais d'intérêts de 113 183 \$ (132 584 \$ en 2001) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste « Coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

6. Éventualités

a) Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

b) Dans le cadre de l'une de ces poursuites, l'un des fournisseurs du service de pilotage a contesté l'application du règlement sur le pilotage en matière de double pilotage sur certains types de navires. La réclamation des honoraires des pilotes portait sur les cinq derniers exercices. Une décision favorable au fournisseur a été rendue par la cour fédérale en 2002. L'Administration a donc reçu en 2002 des revenus d'environ 1 991 000 \$ et payé des dépenses d'environ 1 978 000 \$ et enlevé du bilan le compte en fidéicommiss et le passif reliés à une éventualité de l'an dernier.

c) Dans une nouvelle cause, l'Administration a fait parvenir récemment à l'un de ses clients une réclamation pour des droits de pilotage en vertu de l'article 44 de la Loi sur le pilotage. Alors qu'un navire était assujéti au pilotage obligatoire, il a poursuivi sa route sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou d'un titulaire de certificat de pilotage. D'une part, l'Administration réclame des revenus de pilotage de l'ordre de 1 600 000 \$ (excluant les taxes) pour une période de 15 ans. Cette réclamation pourrait éventuellement être réduite à environ 400 000 \$ si la Cour décide que la période de prescription est de trois ans. D'autre part, les fournisseurs du service peuvent réclamer à l'Administration des honoraires de pilotage dans une telle circonstance tel que spécifié dans les contrats. Il existe cependant une incertitude quant aux montants qu'ils pourraient exiger de l'Administration. L'issue finale de cette situation ne peut être déterminée pour le moment. La direction est d'avis que l'Administration ne subira pas de pertes importantes. Les effets sur les droits de pilotage et sur les honoraires des pilotes seront pris en compte dans l'exercice au cours duquel cette situation sera réglée.

7. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

2003	185 251 \$
2004	30 875
	<u>216 126 \$</u>

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2002

2002	Amortissement	Valeur
	Coût cumulé	nette
Terrains	9 300 \$	9 300 \$
Bâtiments	128 852	73 621
Bateaux-pilotes	2 990 196	1 343 234
Mobilier et agencement	170 480	35 516
Matériel de communication	65 489	17 550
Matériel	1 175 568	544 224
Installations	91 285	--
Améliorations à l'embarquement	1 090 318	453 598
un quel	5 721 488 \$	2 477 043 \$
	3 244 445 \$	

5. Emprunts bancaires

2007	
Amortissement	Valeur
cumulé	nette
\$ 9 300	\$ 9 300
127 394	78 145
2 990 196	1 507 006
155 214	26 850
111 739	26 419
931 724	461 847
303 344	57 899
1 090 318	518 397
\$ 5 719 229	\$ 2 685 863
3 033 366	

Moins : tranche échéant à moins de un an

2 106 266 \$	1 674 423 \$
432 000	149 566
1 674 266 \$	1 524 857 \$
2 106 266	1 674 423

: suit

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite) du 31 décembre 2002

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de pension de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent le coût du régime. Cette cotisation représente le total des obligations de l'Administration. Les cotisations, pour services courants et pour services passés admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services passés est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite. La charge de retraite de l'exercice de l'Administration est de 413 899 \$ (371 674 \$ en 2001). La cotisation versée par les employés est de 156 335 \$ (145 116 \$ en 2001).

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Autres avantages sociaux futurs

L'Administration est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours des exercices où les employés rendent des services à l'Administration. À la cessation de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. L'Administration constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes comme prestations constituées.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et passifs présentés et sur la présentation d'actifs et de passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les opérations reliées aux débiteurs et aux créditeurs sont effectuées dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 2002, la juste valeur des emprunts bancaires est estimée à 1 756 082 \$ (2 136 723 \$ au 31 décembre 2001), alors que la valeur aux livres est de 1 674 423 \$ (2 106 266 \$ au 31 décembre 2001). L'estimé est fondé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2002

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer. En vertu de la nouvelle *Loi maritime du Canada* sanctionnée le 1^{er} juin 1998 et qui a pour effet de modifier la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'Etat inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'Administration n'est pas mandataire de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans et 20 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	5 ans
Matériel informatique	3 ans et 5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un qual	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financées par crédits parlementaires sont comptabilisées à titre de capital d'apport.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des flux de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 décembre 2002

	2002	2001
Activités d'exploitation	411 597 \$	(160 075) \$
Profit (perte) net pour l'exercice		
Éléments hors caisse :		
Amortissement	476 737	433 055
Diminution de la provision pour	(56 975)	(24 217)
prestations de cessation d'emploi		
	831 359	248 763
Diminution (augmentation) des débiteurs	(2 003 857)	1 166 259
Augmentation (diminution) des créditeurs	1 269 271	(558 557)
	96 773	856 465
Activités d'investissement	(267 917)	(113 290)
Acquisitions d'immobilisations		
Activités de financement	(431 843)	(718 335)
Remboursement des emprunts bancaires		
Dette bancaire	(602 987)	24 840
Diminution (augmentation) de l'exercice		
Solde au début de l'exercice	(1 246 609)	(1 271 449)
Solde à la fin de l'exercice	(1 849 596) \$	(1 246 609) \$
Information supplémentaire	166 924 \$	246 201 \$
Intérêts payés		

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Etat des résultats et du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2002

	2002	2001
Revenus		
Droit de pilotage (note 6 b)	46 647 184 \$	41 069 115 \$
Intérêts et autres revenus	87 005	45 608
	<u>46 734 189</u>	<u>41 114 723</u>
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes (note 6 b)	37 379 637	32 972 636
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 5)	4 674 311	4 376 711
Salaires et avantages du personnel	2 347 545	2 302 056
Services professionnels et spéciaux	979 892	696 510
Loyers	229 772	228 791
Services publics, fournitures et approvisionnements	120 364	94 428
Transports, déplacements et frais d'accueil	88 957	106 228
Communications	65 418	68 493
Frais financiers	58 645	123 153
Entretien	25 966	42 784
Autres dépenses	352 085	263 008
	<u>46 322 592</u>	<u>41 274 798</u>
Profit (perte) net pour l'exercice	411 597	(160 075)
Déficit accumulé au début de l'exercice	(4 527 196)	(4 367 121)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>(4 115 599)\$</u>	<u>(4 527 196)\$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

au 31 décembre 2002

Bilan

	2002	2001
Actif		
À court terme		
Débiteurs	8 200 349 \$	6 196 492 \$
	8 200 349	6 196 492
À long terme		
Compte en fidéicommis – éventualité (note 6 b)	--	916 897
Immobilisations (note 4)	2 477 043	2 685 863
	2 477 043	3 602 760
Total de l'actif	10 677 392 \$	9 799 252 \$
Passif		
À court terme		
Dettes bancaires	1 849 596 \$	1 246 609 \$
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins de un an (note 5)	149 566	432 000
Créditeurs	8 029 788	6 760 517
	10 028 950	8 439 126
À long terme		
Passif relié à une éventualité (note 6 b)	--	916 897
Provision pour prestations de cessation d'emploi	760 030	817 005
Emprunts bancaires (note 5)	1 524 857	1 674 266
	2 284 887	3 408 168
Total du passif	12 313 837	11 847 294
Avoir du Canada		
Capital d'apport	2 479 154	2 479 154
Déficit accumulé	(4 115 599)	(4 527 196)
	(1 636 445)	(2 048 042)
Total du passif et de l'avoir du Canada	10 677 392 \$	9 799 252 \$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par l'Administration :

Le premier dirigeant,
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre,
CLÉMENT GAUDREAU



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2002 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2002 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Françoise Deneault-Bissonnette
Françoise Deneault-Bissonnette, CA
Directrice principale

Montréal, Canada
Le 14 février 2003

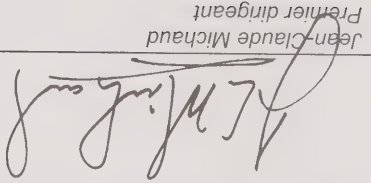
EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

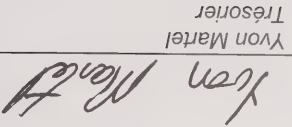
La direction de l'Administration est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle des actifs, qu'il y a respect, au niveau de ses opérations, de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de ses règlements, de la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et des règlements administratifs de l'Administration ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues du Canada, la vérification des états financiers de l'Administration.

Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par l'Administration. Le comité s'acquitte des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.


Jean-Claude Michaud
Premier dirigeant


Yvon Martel
Trésorier

Montréal, Québec
Le 14 février 2003



Conseil d'administration

Gilles Champagne
Président du conseil
4^e à gauche sur la photo

Capt. Rosaire Desgagnés
Directeur de l'armement
Groupe Desgagnés inc.
2^e à gauche sur la photo

Anne Carrier
Présidente
Anne Carrier Architectes
3^e à gauche sur la photo

Daniel Falaise
Directeur
Développement de marchés
Logistec Armimage inc.
5^e à gauche sur la photo

Gilles Denis
Pilote
Pilote du St-Laurent central inc.
6^e à gauche sur la photo

Clément Gaudreau
Lieutenant colonel
Retraité
7^e à gauche sur la photo

Secrétariat corporatif et direction

Jean-Claude Michaud
Premier dirigeant

Yvon Martel
Trésorier

Clément Deschênes
Directeur à l'exploitation

Guy P. Major, L.L.
Secrétaire corporatif



L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1^{er} février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;

2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;

3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;

4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de son exploitation.

La sécurité et les événements maritimes

La sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Ce dernier doit être efficace et économique tout en répondant aux besoins des utilisateurs.

Au cours de 2002, aucun accident majeur causé par une défaillance du système de pilotage n'a été déploré. Certains événements maritimes tels qu'abordage de quai ou d'autres équipements portuaires ont été rapportés et consignés. Le nombre d'événements représente moins de 1 % de l'ensemble des missions de pilotage durant l'année. La compétence des pilotes, le programme de formation continue et la qualité des équipements sont tributaires de l'efficacité, de la qualité et du degré d'excellence de la sécurité maritime dont nous sommes fiers.

ÉVÉNEMENTS		
2002	2001	
Talonnage	3	0
Abordage avec la berge	0	0
Abordage avec des équipements portuaires	3	1
Abordage avec le quai	10	7
Abordage avec un navire	0	2
Abordage avec un pont	1	2
Abordage avec une bouée	0	2
Echouement	11	5
Autres	3	3
Total	31	22

Etat comparatif et statistiques

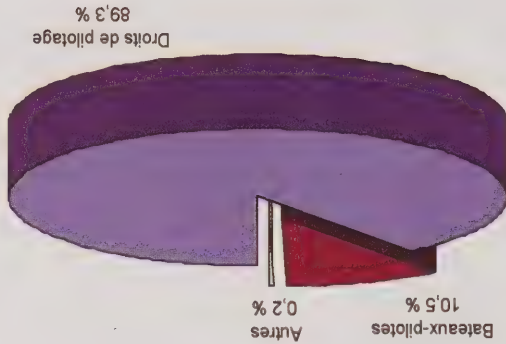
EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	2002	2001	2000	1999	1998
Revenus					
Droits de pilotage	41 747 \$	36 379 \$	36 479 \$	36 814 \$	36 298 \$
Bateaux-pilotes	4 900	4 691	4 675	4 833	4 932
Autres	87	45	193	42	81
TOTAL	46 734	41 115	41 347	41 689	41 311
Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	37 380	32 973	33 741	33 566	33 086
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	4 674	4 377	4 392	4 285	4 479
Opération et administration	4 268	3 925	3 584	3 362	3 282
TOTAL	46 322	41 275	41 717	41 213	40 847
Profit (perte) net	412 \$	(160) \$	(370) \$	476 \$	464 \$
Fonds de roulement	(1 829) \$	(2 243) \$	(3 761) \$	(1 202) \$	(664) \$
Ressources humaines					
Direction	3	3	3	3	3
Administration	11	12	12	12	10
Affectations	18	18	18	17	17
Employés de navire	12	12	12	12	12
Pilotes employés	9	9	8	8	8
Pilotes entrepreneurs	164	168	165	168	166
(brevets actifs – années personnes)					
Statistiques					
Nombre d'affectations	19 149	18 655	20 713	21 654	22 018
Nombre d'événements maritimes*	31	22	26	22	29
Détenteurs de certificats de pilotage	7	7	7	7	6

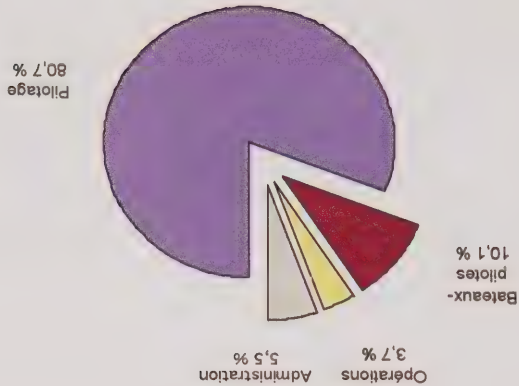
*Compilation de tous les événements maritimes rapportés avec ou sans dommages

Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de droits de pilotage, prévoyant une augmentation de 4,1 %, est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2002. Le trafic maritime a augmenté de 2,6 % en 2002 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 2001. Suite à une décision de la cour fédérale, une somme de près de 2,0 millions a été comptabilisée au cours de l'année 2002 pour des services relatifs aux années 1998 à 2002 rendus sur certains navires. Tous ces facteurs combinés ont eu pour effet d'augmenter les revenus de l'ordre de 5 619 466 \$.

REVENUS 2002



DÉPENSES 2002



La majorité des dépenses de l'Administration se compose de honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le trafic maritime, la dimension des navires et leur tirant d'eau.

Les dépenses administratives comprennent en 2002 une somme de l'ordre de 200 000 \$ pour la conduite de la première étude de risques en matière de pilotage.

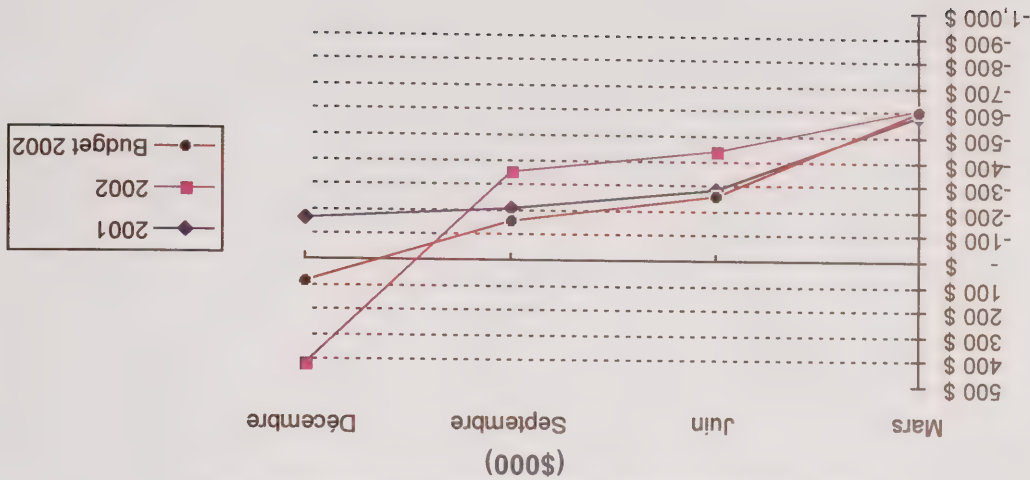
Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 2002.

SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 2002, l'Administration a enregistré un profit net de 411 597 \$, comparativement à une perte nette de 160 075 \$ pour 2001, soit une variation favorable de 571 672 \$. Quant au budget de 2002, il prévoyait un profit net de 89 000 \$. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 2002 ont permis à l'Administration d'atteindre l'autonomie financière principalement due au report dans le recrutement d'apprentis pilotes.

Le solde des emprunts bancaires a été réduit, car les remboursements se sont effectués à même les fonds générés par l'exploitation de la société. L'emprunt pour le financement du déficit de l'année 1996 a été complètement remboursé en 2002.

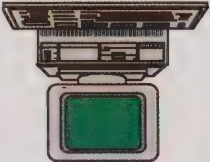
Etat comparatif des résultats au 31 décembre 2002



d'augmentation à être effectif à compter du 1^{er} juillet 2002. La décision de l'arbitre est attendue vers le 15 mars 2003.

Les contrats de service de pilotage avec les Pilotes du Saint-Laurent central inc. et avec la Corporation de pilotes du Bas Saint-Laurent prennent fin respectivement le 30 juin 2003 et le 31 décembre 2003. Le processus de négociations de ces contrats aura donc lieu au cours de l'année 2003 afin de les renouveler.

INTERNET

RÉSEAU INTERNET	apl@apl.gc.ca
	Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut être rejointe par le réseau Internet. Il est prévu la mise en place d'un site web lorsque l'Administration aura les ressources financières à son implantation. Ce site sera une source d'information pour l'utilisateur et le public en général. www.pilotageslaurcent.gc.ca

Au cours de l'année 2003, la négociation des contrats de pilotage nécessitera beaucoup d'efforts et de temps. L'enjeu de ces négociations est très important sur la santé financière de l'Administration, qui demeure une préoccupation et un défi constant.

Certaines des recommandations émises par le ministère des Transports seront réalisées en 2003, tout en maintenant un niveau de sécurité élevé.

SYSTÈME INFORMATIQUE

L'Administration a mis beaucoup d'efforts et de ressources dans le maintien de son système informatique actuel d'affectation et de facturation des services de pilotage. Afin de continuer à maintenir un service de qualité et pouvoir améliorer ce dernier tout en minimisant les coûts au maximum, un nouveau système sera implanté en 2003. Ce système est déjà utilisé par deux des Administrations de pilotage canadiennes.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer l'année 2003 avec un léger profit. Il faudra cependant demeurer vigilant, car en tenant compte du bas niveau du trafic des dernières années, des déboursés pour l'acquisition d'immobilisations et des deux décisions arbitrales à venir (contrat avec les pilotes du port de Montréal et avec les Pilotes du Saint-Laurent central inc.), l'Administration pourrait terminer l'an 2003 avec un déficit du fonds de trésorerie qui sera financé par emprunt bancaire.

Un nouveau tarif des droits de pilotage comprenant une augmentation de 2,5 % est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003. Alors que l'Administration demandait une augmentation de 3,95 %, l'Office de 550 000 \$. Les augmentations des années futures seront déterminées au cours des prochains mois et suivront le processus prévu par la loi.

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des récentes années, l'Administration a géré ses ressources efficacement tout en maintenant la qualité des services et un haut niveau de satisfaction de sa clientèle. Le plan d'entreprise prévoit poursuivre dans la même direction afin de conserver les acquis et atteindre de plus hauts sommets. Le taux de roulement du personnel permanent est négligeable permettant ainsi de conserver le savoir-faire de ce personnel au sein de l'Administration.

Le contrat avec les pilotes employés oeuvrant dans le port de Montréal s'est terminé le 31 décembre 2001. Des négociations ont eu lieu en 2001. Le processus se poursuit actuellement en présence d'un arbitre. Quand au contrat avec les Pilotes du Saint-Laurent central inc., des négociations et des séances d'arbitrage ont eu lieu en 2002 et 2003 afin de déterminer le pourcentage

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
2002			
%			
1 ^{er} trimestre	3 471	18,1 %	
2 ^e trimestre	4 547	23,7 %	
3 ^e trimestre	5 036	26,3 %	
4 ^e trimestre	6 105	31,9 %	

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques
Les variations de température plus clémentes et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.
- La valeur du dollar canadien
La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.
- L'inflation et le taux d'intérêt
Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.
- La concurrence des autres modes de transport
Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.
- La concurrence des États-Unis
Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires sujets à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et Saint-Lambert doivent utiliser les services de pilotage de l'Administration qui est le seul organisme autorisé à rendre ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les méthodes d'exploitation et de gestion diffèrent de ce que l'on retrouve dans un milieu de libre concurrence.

LES TARIFS

Afin d'éviter les abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit changer ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont un laps de temps pour contester. L'Office canadien des transports, un organisme indépendant, évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre lors d'une contestation. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision rendue par l'Office canadien des transports. Le long processus de mise en application d'un nouveau tarif a parfois pour effet de priver l'Administration de certains revenus. Dans l'éventualité d'une décision de l'Office national des transports non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact direct sur les résultats d'exploitation. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés afin de tenir compte d'une telle décision serait alors nécessaire au maintien de l'autosuffisance financière.

LES PILOTES

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations de pilotes et avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Selon la loi, les pilotes œuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la Loi C-9 prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourrait survenir au cours du processus de négociation. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la gestion financière de l'Administration.

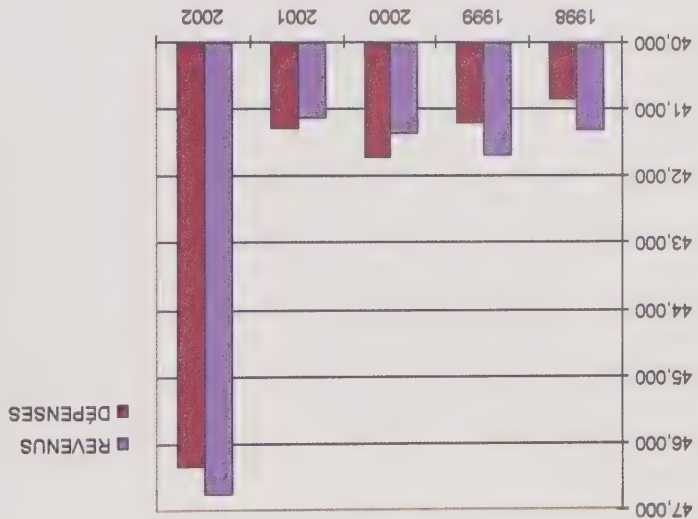
OBJETIFS	RÉALISATIONS
<p>Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - mettre en place le nouveau programme de formation - acquérir un simulateur 	<ul style="list-style-type: none"> - la première phase du programme est actuellement en place, et des candidats ont entamé leur formation. - conjointement avec les intervenants concernés, l'Administration coordonne la mise en place d'un plan d'action pour l'acquisition d'un simulateur de navigation multifonctionnel. <p>Faire le suivi et mettre en place les recommandations du ministère des Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> - évaluer les besoins en matière de pilotage, les conditions qui y sont associées et les risques engendrés par les changements - les différents intervenants ont décidé de débiter les travaux par l'étude concernant l'évaluation des besoins en matière de pilotage pour les navires canadiens. L'étude a été conduite en 2002 et un supplément d'information sera produit en 2003 avant d'adopter les recommandations.

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> - mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> - le processus pour le renouvellement du contrat de travail avec les pilotes employés qui s'est terminé le 31 décembre 2001 n'est toujours pas terminé. Après des négociations non fructueuses, les parties s'en sont référées à un arbitre; - des négociations pour établir le taux d'augmentation à être effectif le 1^{er} juillet 2002 avec l'un des groupes de pilotes à contrat ont eu lieu en 2002. Un arbitre est maintenant saisi du dossier. La décision devrait être connue vers le 15 mars 2003.
<p>Maximiser l'efficacité du système de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimiser le taux d'événements maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> - un système informatique d'affectation, de facturation et de rémunération a été implanté en l'an 2000. Ce système a été une source de nombreux problèmes affectant l'efficacité générale. Le système a été stabilisé au cours de la deuxième moitié de l'année 2001. Ce système sera remplacé au cours de l'année 2003 par un système qui est actuellement utilisé par deux des Administrations de pilotage canadiennes.
<p>Maximiser l'efficacité du système de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - offrir le meilleur service de pilotage et répondre aux besoins des utilisateurs - renouveler les immobilisations 	<ul style="list-style-type: none"> - en l'an 2002, les affectations sans incident ont représenté plus de 99 % de l'ensemble des affectations; - la formation continue des pilotes s'est poursuivie. Des cours avec simulateur sont disponibles; - des enquêtes sur les incidents sont conduites et des rapports sont soumis à la direction pour évaluation et prises de décisions. - des consultations et de nombreux échanges ont eu lieu avec les utilisateurs au sujet de la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise. - les installations d'embarquement situées à Québec ont été vendues au fournisseur du service de transbordement de pilotes.

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
<p>Autosuffisance financière</p> <ul style="list-style-type: none"> - variation des revenus 	<ul style="list-style-type: none"> - suite aux travaux du comité de travail formé pour réviser le tarif afin de le simplifier et de faire refléter l'état actuel des opérations de pilotage, un nouveau règlement tarifaire a été publié en 2000 prévoyant des augmentations de 4,2 % et 4,1 % respectivement pour les années 2001 et 2002. Des usagers ont soulevé des objections auprès de l'Office canadien des transports en regard de ce règlement tarifaire. L'Office a accordé à l'Administration les augmentations demandées; - la Loi C-9 n'apporte pas les effets escomptés en matière d'autonomie financière, car il est impossible pour le gouvernement du Canada de rendre effectif les nouveaux tarifs 30 jours après leurs dates de publication tel que prévoit la loi. Les tarifs peuvent donc ne pas entrer en effet à la date prévue, privant ainsi l'Administration de revenus; - la hausse du trafic de 2,6 % a eu un impact positif sur le niveau des revenus; - au cours de l'année 2002, un nouveau règlement tarifaire a été publié. Ce règlement prévoyait une augmentation de 3,95 % à être effective le 1^{er} janvier 2003. Des usagers ont soulevé des objections auprès de l'Office canadien des transports qui recommanda à l'Administration de mettre en place un tarif incorporant une augmentation de 2,50 %. - les coûts du service de la dette sont moindres, conséquence directe du remboursement des emprunts relatifs au déficit des années 1996 et 1997; - les négociations du contrat de travail avec un des groupes d'employés se sont terminées en 2002, soit plus d'une année après la fin de ce contrat. Les coûts sont supérieurs à ce qui avait été planifié et découlaient principalement d'une décision arbitrale relativement à la réévaluation de tâches des employés concernés;

FINANCEMENT

REVENUS ET DÉPENSES
(000)\$



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Ces efforts ont porté fruit et les résultats depuis l'année 1998 ont permis de réduire les emprunts bancaires.

Le déficit annuel de trésorerie jusqu'en 1995 était comblé par des crédits parlementaires. La Loi C-9 adoptée en 1998, modifiant la Loi sur le pilotage, ne permet plus les recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, les déficits de trésorerie des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires remboursables au cours des années à venir par l'Administration à même les fonds générés de son exploitation. En date du 31 décembre 2002, ces deux emprunts sont complètement remboursés. Les déficits des années 2000 et 2001 ont été financés par le fonds de roulement et les emprunts bancaires courants. Dans le cours normal de ses opérations, l'Administration utilise une marge de crédit commerciale d'au plus 2 100 000 \$ tel qu'autorisé par le ministre des Finances. Une limite d'emprunt est également fixée par le gouvernement. Cette limite a été établie à 4 214 000 \$.

Les revenus et dépenses de l'année 2002 montrent une très forte hausse qui est attribuable, en partie, à la comptabilisation en 2002 du règlement d'un litige qui portait sur les 5 dernières années.

L'emprunt hypothécaire contracté en 1996 pour financer l'achat d'un bateau-pilote a été renégrécié en 2001. Le solde de ce prêt en date du 31 décembre 2002 est de 1 674 423 \$. Le prêt vient à échéance en août 2008.

Un contrat de location pour une période de sept ans a été négocié pour l'utilisation d'un nouveau bateau-pilote qui a été mis en service au printemps 2001. On le voit ici en opération à Les Escoumins.



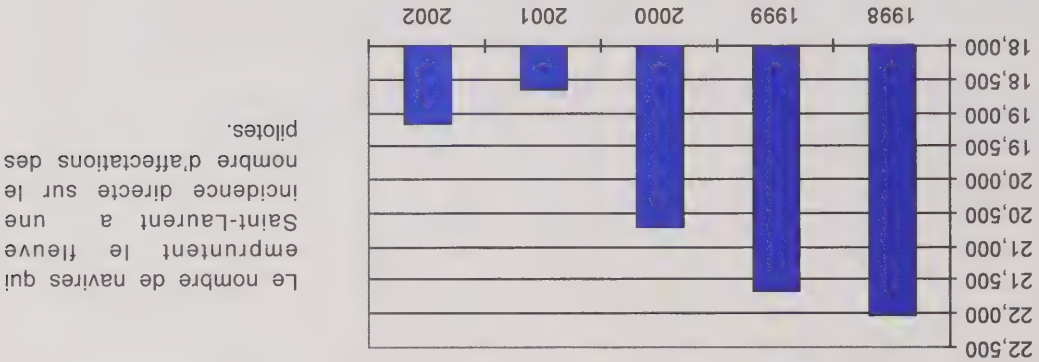
La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le gouverneur en conseil. Le premier dirigeant occupe un poste à temps plein et n'est pas un membre du conseil d'administration.

Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes de la circonscription du port de Montréal sont des employés permanents de l'Administration et sont au nombre de 53. Les pilotes à contrat sont environ 186 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime. L'Administration reçoit annuellement entre 30 et 40 candidatures pour occuper les fonctions de pilotes. À cet égard, l'Administration, par un système basé sur l'expérience et les qualifications professionnelles, établit une liste annuelle pour le recrutement des futurs pilotes. Les candidats ont, pour la plupart, suivi leur formation à l'Institut maritime de Rimouski. De plus, l'Administration peut recourir à d'autres finissants de centre de formation équivalant tel que l'Institut de formation de la Garde côtière de Sydney, Nouvelle-Écosse.

VOLUME D'ACTIVITÉS

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre.

NOMBRE D'AFFECTATIONS



Le nombre de navires qui empruntent le fleuve Saint-Laurent a une incidence directe sur le nombre d'affectations des pilotes.

Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes exploitées par l'Administration ainsi que ceux à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à longueur d'année.



Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes, dont : l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la gestion des services dans les eaux non obligatoires, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écluse de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes, aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et autorisées.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription de pilotage couvrant une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région.

Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés de l'Administration qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont rendus par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour à l'année longue. Un centre d'affectation, situé à Québec, est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre situé à Montréal est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Ces centres sont dotés d'un système informatique uniformisé.

Message du premier dirigeant

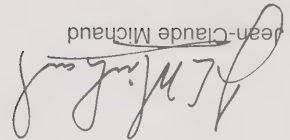
navire durant la période estivale afin de mettre en pratique les notions acquises.

La prochaine étape du programme consiste à acquérir un simulateur de navigation multifonctionnel afin de permettre à ces candidats de poursuivre et de compléter leur formation au cours de l'hiver 2003. L'Administration est déjà, depuis plusieurs mois, en pourparlers avec Transports Canada, afin de finaliser un plan d'action permettant l'acquisition et la mise en place d'un simulateur à Québec.

SÉCURITÉ : L'objectif premier de l'Administration, soit de rendre la navigation dans les eaux navigables qu'elle supervise des plus sécuritaires, a été maintenu à un niveau très élevé, ce dont tous les intervenants se doivent d'être fiers. Des efforts continus seront nécessaires de la part de tous afin de maintenir ce haut niveau de performance.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le premier dirigeant,



Jean-Claude Michaud

Montréal (Canada)
Le 14 février 2003

la Corporation réévaluera ses demandes, lesquelles demeureront nettement supérieures à l'indice des prix à la consommation.

Les prochaines séances d'arbitrage auront lieu en début d'année 2003 et devraient se terminer avant la fin de mars 2003.

RÉGLEMENTATION : Suite au rapport Patenaude traitant des diverses modifications réglementaires proposées par l'Administration en rapport avec les conclusions de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens, les modifications sont entrées en vigueur à l'automne 2002. Ces modifications ont eu pour but de modifier les modalités des examens au pilotage pour les candidats au certificat, la révision du jury d'examen, les droits à payer pour les examens et diverses modifications administratives. L'article 4 concernant l'assujettissement des navires au pilotage obligatoire a été modifié en adoptant le critère de la jauge brute en remplacement de la jauge nette.

ÉTUDE DE GESTION DES RISQUES : Un contrat de service ayant trait à l'assujettissement au pilotage obligatoire des navires immatriculés au Canada dans les circonscriptions de l'Administration a été conclu en janvier 2002 entre l'Administration et la firme D.D.H. Environnement ltée, aux fins de mener une étude sur l'évaluation des risques en matière de pilotage sur le fleuve Saint-Laurent, y compris la rivière Saguenay, faisant suite et en raison des recommandations de l'Office des transports du Canada.

Le rapport n'ayant pas été complété à la satisfaction des usagers, l'Administration a demandé à la firme de produire un supplément d'informations avant d'adopter ses recommandations.

IMPLANTATION D'UN SYSTÈME INFORMATIQUE : Un contrat pour l'installation d'un service informatique affectation/facturation est intervenu au cours de l'été dernier avec la société Klein Systems Group Ltd. L'entrepreneur doit mettre en place un nouveau système informatique pour être en opération au printemps prochain.

NOUVEAUX MEMBRES DU CONSEIL : Au cours de l'exercice, le conseil a accueilli 2 nouveaux membres: monsieur Gilles Champagne en qualité de président du conseil d'administration et monsieur Daniel Falaise de la compagnie Logistec Arrimage inc. en remplacement de monsieur Gilles Bélanger. Au cours de l'année, trois des membres du conseil d'administration ont vu leur mandat renouvelé, et à la suite de la nomination par le gouverneur en conseil d'un président du conseil d'administration, le président sortant a accepté le poste de premier dirigeant et un contrat d'emploi pour une période de trois ans.

MODERNISATION DU PROCESSUS D'OBTENTION D'UN CERTIFICAT DE PILOTAGE : Les membres du comité directeur sur la certification ont continué, au cours de l'année 2002, à mettre en place le nouveau programme de formation pour les candidats intéressés à obtenir un certificat les autorisant à effectuer le pilotage de leur navire dans la circonscription numéro 2. Au cours de l'hiver 2002, l'Institut maritime du Québec a dispensé, pour la première fois, la phase 1 du nouveau programme de formation (partie théorique du plan de passage, 4 semaines) à trois capitaines à l'emploi d'un armateur canadien. Suite à la formation reçue, les capitaines sont retournés sur leur

Message du premier dirigeant

5265

Message du premier dirigeant

L'Honorable David Collenette
C.P. Député
Ministre des Transports
TRANSPORTS CANADA
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7
Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2002.

RÉSULTAT : Le nombre d'affectations pour l'année 2002 a atteint 19 149 comparativement à 18 655 pour l'année 2001, soit une augmentation de 2,6 %. La moyenne des affectations pour les cinq dernières années, soit de 1998 à 2002 a été de 20 439.

En 2002, l'Administration a maintenu ses dépenses administratives et d'exploitation au plus bas niveau possible. Les revenus de l'Administration ont été de 46 734 189 \$, soit une augmentation de 5 619 466 \$ résultant en un surplus net de 411 597 \$ attribuable en grande partie à une légère augmentation du trafic maritime et d'un contrôle plus serré des dépenses administratives et opérationnelles.

TARIFICATION : Le conseil d'administration autorisait en mai dernier la publication d'une augmentation tarifaire de 3,95 % pour l'année 2003 seulement. Suite à la publication dans la Gazette du Canada, des avis d'opposition à l'augmentation tarifaire furent déposés auprès de l'Office des transports du Canada par les usagers du service de pilotage. Des auditions eurent lieu à Montréal en novembre et une décision non motivée fut rendue, accordant une augmentation des tarifs de 2,5 % au lieu de 3,95 % tel que demandé.

En raison des modifications apportées à la Loi sur le pilotage en 1998, l'Administration a tenté d'obtenir un décret, aux fins d'assurer la mise en application au 1^{er} janvier 2003, d'une proposition tarifaire (3,95 %). Ce décret ne fut pas accordé par le gouvernement, en raison du fait que la décision de l'Office a précédé l'obtention du décret.

RELATIONS DE TRAVAIL : Au cours de l'année, l'Administration a négocié et signé deux conventions collectives; une d'une durée de 3 ans se terminant en 2004 avec les employés réparateurs, matelots et commis de bureau et une deuxième avec les employés capitaines et mécaniciens sur les bateaux-pilotes pour une durée de 4 ans se terminant en 2006. Pour ce qui est des employés pilotes du port de Montréal, les négociations se poursuivent et devront se régler en arbitrage au début de l'année.

Au niveau des contrats de service avec les pilotes, la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central inc. dénonça l'augmentation des honoraires prévue à 3 % pour la dernière année du contrat se terminant le 30 juin 2003. Des séances de négociations eurent lieu, alors que les demandes de la Corporation sont demeurées très élevées. Par la suite, des séances d'arbitrage eurent lieu, alors que

TABLE DES MATIÈRES

2.	Message du premier dirigeant
5.	Mission et revue de l'année
9.	Orientation stratégique
12.	Environnement économique
14.	Perspective 2003
16.	Rétrospective économique
18.	État comparatif et statistiques
19.	La sécurité et les événements maritimes
20.	L'Administration
21.	Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction
22.	Section financière

Illustration de la couverture :

Reproduction tirée d'une photo illustrant le bateau-pilote A. Martin. Les services de ce bateau sont utilisés à la station de pilotage située à Les Escoumins (Québec).

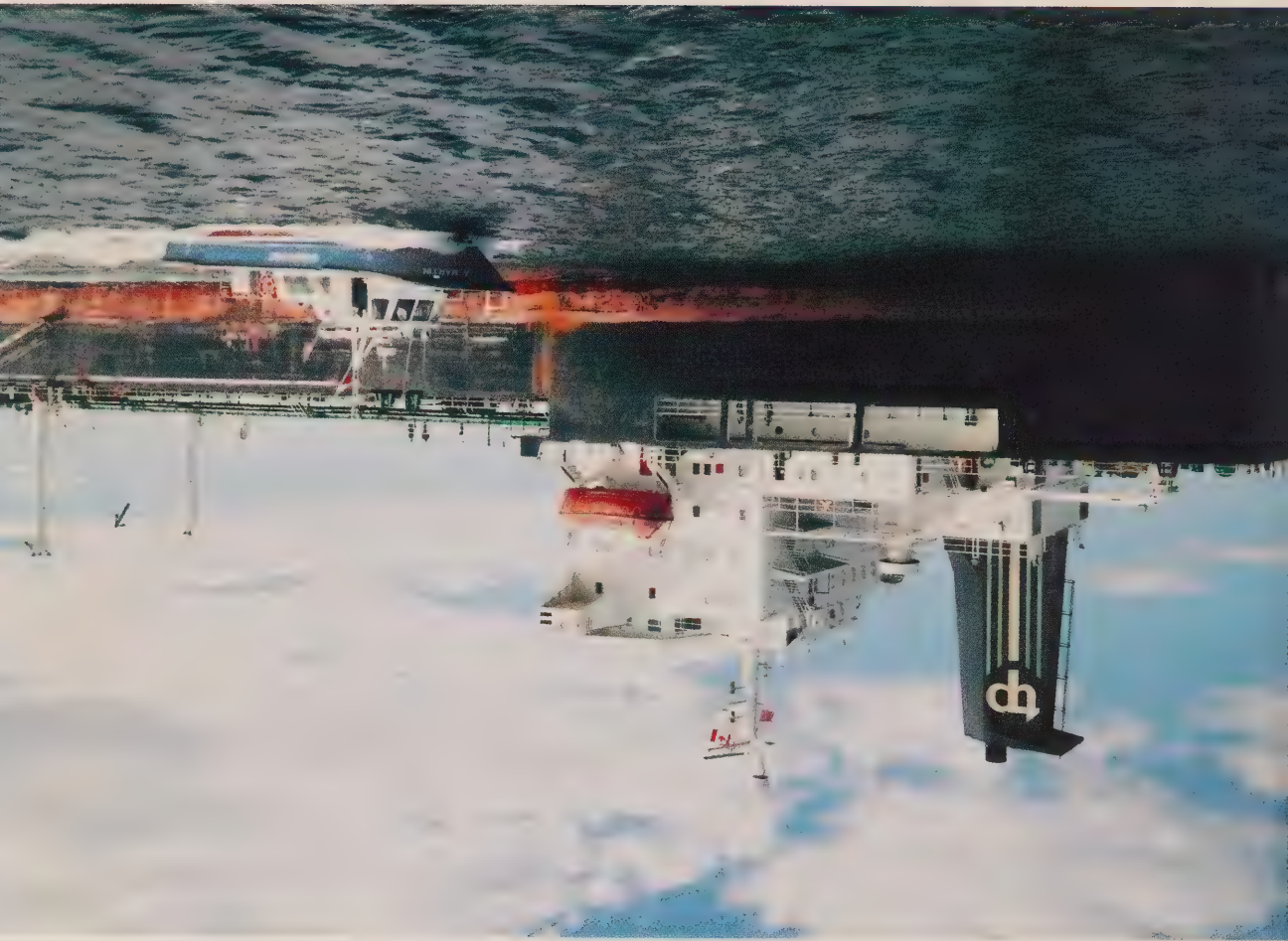
Siège social :
715, square Victoria
6^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

Téléphone : (514) 283-6320
Télécopieur : (514) 496-2409
Courrier électronique : apl@apl.gc.ca

No de catalogue : TL1-2002
ISBN 0-662-67146-5

La présente publication est imprimée au Canada sur du papier recyclé.

Canada



Administration de pilotage
des Laurentides



